Revue de géographie alpine

La côte des Maures. Son évolution économique et sociale depuis cent ans, étudiée dans la région de Saint-Tropez

Etienne Juillard

LA COTE DES MAURES

SON ÉVOLUTION ÉCONOMIQUE ET SOCIALE DEPUIS CENT ANS ÉTUDIÉE DANS LA RÉGION DE SAINT-TROPEZ

par E. JUILLARD

Longtemps presque déserte, tard venue au tourisme, à une époque où la Côte d'Azur était déjà en pleine vogue, la côte des Maures offre aujourd'hui l'image de transformations rapides qui appellent l'intervention de l'urbaniste et justifient l'enquête préalable du géographe [1]. En fait, cette enquête ne serait pas vraiment explicative si elle ne s'élargissait quelque peu dans l'espace et dans le temps : le prodigieux essor de la frange littorale ne se mesure que par comparaison avec l'intérieur des terres; et son développement, qui n'a pas été continu, exige pour être compris un retour en arrière d'une centaine d'années. Diverses publications jalonnent cette période [2]; mais toutes restent trop générales. Notre intention

---

[1] La présente étude, rédigée par E. Juillard, est le fruit d'une enquête réalisée au cours de deux stages qui ont groupé, sous la direction du rédacteur, du 1er au 15 septembre 1955 : M. et Mme Cattet, Mlles Capdebosc, Jaegi, Kunstlé, Schmitt, MM. Buirel et Munch de l'Université de Strasbourg, Mlle Carle de Chambéry; du 1er au 15 septembre 1956 : M. et Mme Hartsch, de Dresde, MM. Brulard de Louvain et Grieg d'Oslo, M. et Mme Cattet, Mlles Carle et Schmitt, MM. Munch et Steib de Strasbourg.

Nos remerciements vont à tous ceux qui nous ont aidés et particulièrement à M. le Préfet du Var, M. l'Archiviste départemental, M. Soubeiran, urbaniste à Toulon, M. Chameron, ancien percepteur de St-Tropez, M. L. Sénéquier de La Garde-Freinet, MM. les maires et secrétaires de mairie des huit communes étudiées, Mlle S. Rimbert qui a dessiné la fig. 1 et guidé les étudiants pour les autres figures.

[2] N. Noyon, Statistique du département du Var, 1846. — P. Foncin, Les Maures et l'Estérel, 1910. — L. Tregaro, Les Maures et l'Estérel, étude de géographie humaine (*Bull. Soc. Languedoc. de Géogr.*, t. II, 1931, p. 1-14, 41-71, 139-160).

est non seulement de leur ajouter un épisode, celui des vingt dernières années, mais encore, en limitant le champ d'investigation, d'aller plus profond dans l'analyse des faits.

Isoler une partie d'un massif aussi homogène que les Maures peut paraître assez artificiel : cependant les environs de St-Tropez constituent un ensemble bien individualisé (fig. 1). Au point de vue physique d'abord : deux des grands accidents « pyrénéens » du massif déterminent un fossé tectonique, orienté WSW-ENE, auquel correspond une zone centrale déprimée par rapport aux crêtes littorale et septentrionale. Par ailleurs, le plongement des axes tectoniques vers l'Est explique l'ennoyage de la partie orientale du fossé (golfe de St-Tropez); il explique aussi les altitudes relati-

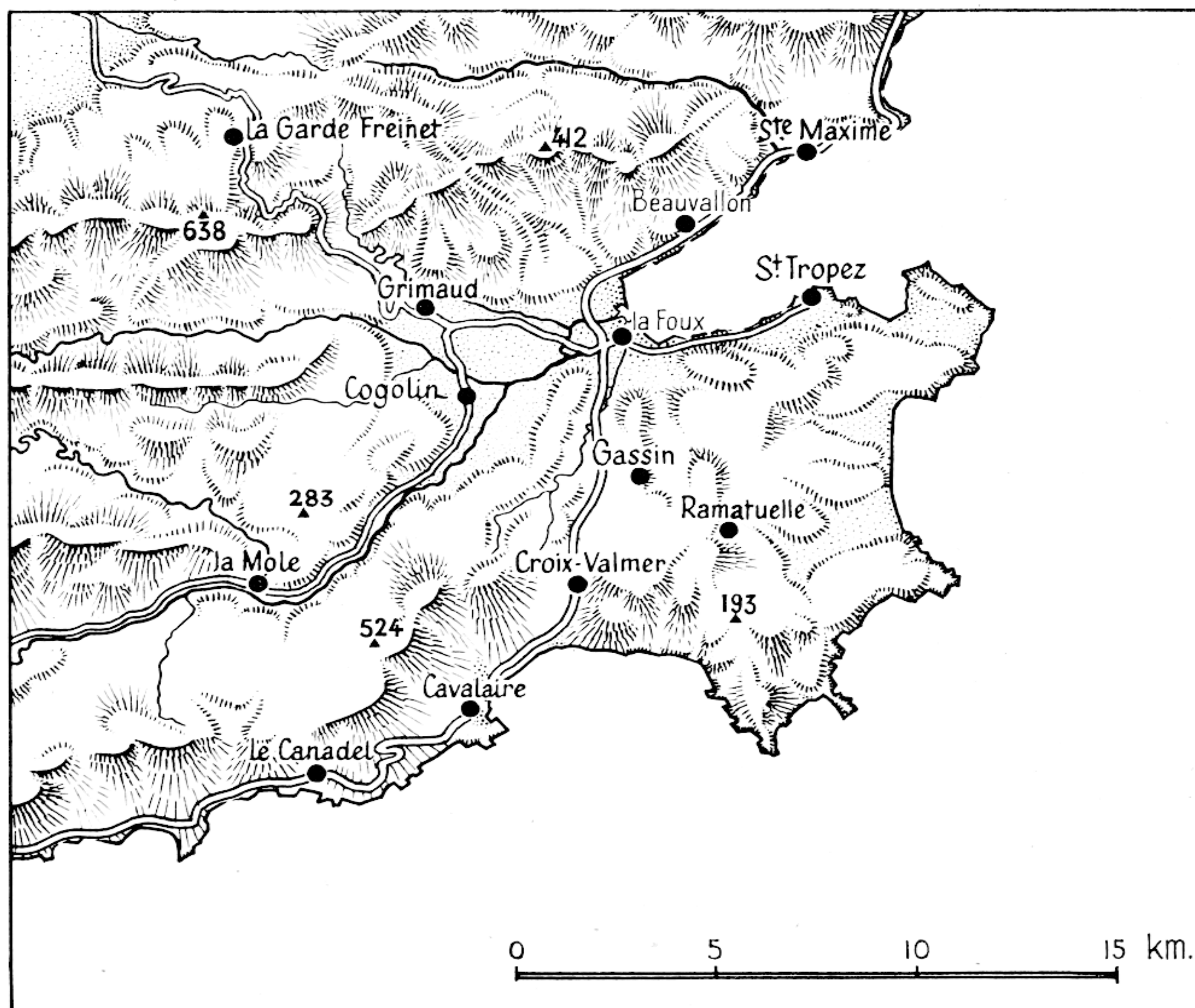


Fig. 1. — La région de Saint-Tropez.

vement faibles qui règnent dans l'ensemble de croupes arrondies et de caps qui s'étendent entre ce golfe et la baie de Cavalaire (point culminant 326 m aux moulins de Paillas; altitudes inférieures à 200 m partout ailleurs). Le rivage initial a été à peine modifié par un remblaiement continental et marin, qui a déterminé de larges plaines, celle qui prolonge le golfe vers l'intérieur (plaine de Grimaud) et celle qui s'étend à l'Est de Ramatuelle et que borde la longue plage de Pampelonne. Un col assez bas (100 m) relie le fond du golfe à la baie de Cavalaire; celle-ci, à son tour, est bordée de petites plaines et d'éperons surbaissés que les actions littorales ont ourlés d'un cordon presque continu de plages. Seuls restent en saillie sur la mer d'une part le bel ensemble des trois caps, Camarat, Taillat et Lardier, séparés l'un de l'autre par des anses sableuses; d'autre part les hauteurs formant le cap des Salins, à l'Est de St-Tropez, reliées au continent par un « tombolo » ancien [3]. Les altitudes supérieures à 300 m ne réapparaissent que plus à l'Ouest : à mesure que l'on remonte les vallées qui convergent vers le golfe, celles-ci se rétrécissent rapidement; les pointements de roche nue se multiplient sur les versants et le paysage prend une allure franchement montagnarde. C'est aussi à l'Ouest de Cavalaire que commencent les vigoureux escarpements littoraux qui dominent de 300 mètres une côte presque entièrement rocheuse. Vers le Nord enfin, une nouvelle crête, la plus élevée du massif, forme une barrière presque continue de 5 à 600 m d'altitude; un seul passage l'échancre, le col de la Garde-Freinet (350 m), il permet de gagner la dépression périphérique évidée dans le Permien, qui ceinture le massif ancien vers l'intérieur.

Ainsi nettement délimitée dans la topographie, homogène aussi au point de vue structural — les micaschistes et les gneiss règnent partout, en dehors de quelques ellipses granitiques à l'Ouest de Cogolin et au cap Lardier et d'un épanchement basaltique tertiaire accompagnant l'accident de La Mole — cette région constitue par ailleurs un véritable « pays », ainsi qu'on le verra dans la suite de cette étude. Cependant notre but est moins de dégager une individualité géographique que d'aborder à cette occasion les divers problèmes propres au massif des Maures. La diversité du petit territoire de 20 km de côté que nous isolons est telle qu'elle offre un exemple de chaque type d'activité du massif, du vieux port de pêche et de commerce à la station balnéaire toute récente, et

---

[3] Sur la morphologie voir L. Lutaud, La Provence cristalline, 1924; J. Chardonnet : La côte française de Marseille à Menton (*Bull. Soc. Geogr. Egypte*, 1950, p. 185-261) et *Id.* : Les massifs anciens provençaux, Paris, I.G.N. 1952, 29 p.

de la viticulture de plaine à l'économie arboricole de montagne, sans oublier les mines et l'industrie. En dehors des aspects propres à la dépression permienne, que nous ignorerons tout à fait ici, c'est bien une sorte de raccourci des Maures que constitue cet ensemble.

L'évolution que nous allons retracer comporte deux tournants qui fournissent les coupures chronologiques : l'économie ancienne a été d'abord transformée par les conséquences de l'équipement ferroviaire, dans la seconde moitié du XIX[e] siècle; puis, à partir de 1930 environ, l'essor des transports automobiles et la démocratisation du tourisme ont inauguré une phase nouvelle.

I. — L'ECONOMIE ANCIENNE

Les conditions générales.

Par rapport à l'ensemble de la Provence, la contrée qui nous intéresse offrait au peuplement et à la mise en valeur certains facteurs favorables : des hivers exceptionnellement doux, qui rappellent ceux de la Côte d'Azur (moyenne de janvier sur la côte : 7°); un boisement naturel associant le pin au chêne-liège, avec les possibilités offertes par cette dernière essence; des sols qui se reconstituent assez facilement, malgré la violence du ruissellement, grâce à la rapide désagrégation superficielle des micaschistes; un sous-sol comportant de nombreux petits gisements de plomb argentifère, de fer, de spath-fluor, de serpentine; enfin des articulations littorales remarquables, en particulier ce golfe de St-Tropez, avec ses 8 km de profondeur, prolongé vers l'intérieur par la vallée de la Mole en direction de Toulon et par le col de la Garde-Freinet en direction de la dépression permienne et de Draguignan.

En fait ces avantages sont moins décisifs qu'on ne croirait. Les sols, siliceux, sont médiocres. Les terroirs sont très accidentés, à part quelques plaines qui présentent d'autres inconvénients : celles de la baie de Cavalaire sont très exiguës; celle de Pampelonne, entre Ramatuelle et la mer, reçoit de plein front les vents d'Est, humides et chargés d'embruns qui, surtout fréquents en hiver et au printemps, brûlent les fleurs et les jeunes pousses des arbres fruitiers. L'effet de ce vent « grec » se fait sentir sur toute la côte; malgré la clémence des températures hivernales, les cultures d'agrumes ne sont possibles qu'à une certaine distance de la mer, à l'abri du vent d'Est et du mistral. Quant à la large plaine de

Grimaud, qui prolonge le golfe, elle est restée marécageuse et insalubre jusqu'à la fin du XIXe siècle; les torrents l'inondaient en hiver; des étangs ou « garonnes » subsistaient en arrière du rivage [4]. Par ailleurs la sécheresse estivale est exceptionnellement accusée; du 15 juin au 20 septembre il n'y a guère, en année normale, qu'un ou deux orages; le total annuel des précipitations atteint 750 à 800 mm; mais il ne pleut que 75 jours par an. L'eau souterraine ne manque pas, mais le relief se prête mal à l'irrigation et il faudra attendre les moyens modernes de pompage pour que soit possible l'arrosage en grand des plaines. Contrairement à la Côte d'Azur, le mistral souffle encore avec violence. Enfin, si la vie maritime semble avoir été assez active dans l'Antiquité — des établissements grecs ont existé sur la côte — une longue insécurité a régné ensuite dans ces parages qui ont constitué, du IXe au Xe siècle, une tête de pont sarrasine en Provence et ont été en butte, ensuite, à diverses incursions venues de la mer. Aussi, à part St-Tropez enfermé dans ses remparts, aucune agglomération ne s'était installée sur le littoral. Tous les villages anciens sont de classiques nids d'aigle; Ramatuelle, le plus typique, juché sur un éperon, au flanc d'un versant raide, a conservé son plan circulaire, avec ses ruelles concentriques où l'on n'accède que par deux portes voûtées; Gassin allonge ses rangées serrées de maisons au sommet d'une crête; Grimaud dispose les siennes en espalier sur les flancs de la butte que couronne son château (phot. 1); Cogolin s'est agrandi récemment vers la plaine, mais sa partie ancienne se serre autour d'un éperon, de même que La Garde-Freinet masse ses maisons au flanc de son col que domine, sur son arête rocheuse, l'ancien « fraxinat » des Sarrazins. N'étaient les prestigieux paysages côtiers que l'on découvre depuis ces belvédères — et il fallait ces vues lointaines pour pouvoir faire le guet — on pourrait se croire à cent lieues de la mer. Aussi bien cette mer, d'ailleurs peu poissonneuse, n'attirait-elle guère la population. « De même que les insulaires corses n'ont jamais été ni marins, ni pêcheurs, il semble bien que, de tout temps, la vie maritime ait rebuté les habitants des Maures. Comme les Ligures laissaient la côte aux Phocéens, ceux du Moyen Age et des Temps Modernes la laissèrent aux Barbaresques [5]. »

Dans le cadre de l'économie ancienne, les parties les plus attractives de notre région étaient donc — comme d'ailleurs dans

---

[4] Cette plaine où l'eau souterraine est abondante et proche de la surface contraste avec les reliefs encadrants par sa végétation où dominent les roseaux, les saules, les frênes. De là son nom médiéval de « Freinet ». La Garde-Freinet est l'oppidum surveillant cette plaine (Foncin, ouvr. cité, p. 19).

[5] Tregaro, art. cité, p. 147.

tout le domaine méditerranéen — les collines moyennes, intermédiaires entre les plaines insalubres et les hauteurs aux pentes trop accusées. Mais un fort contraste opposait le golfe et ses abords à l'ensemble de hauteurs et de caps qui s'étendent au Sud. L'essentiel de l'activité se concentrait sur St-Tropez, seul port, sur le pourtour de la plaine du golfe (Grimaud, Cogolin) et en direction du col de la Garde-Freinet, seul lien avec l'arrière-pays (la route de St-Tropez à Toulon par la vallée de la Mole n'a été achevée qu'en 1840). Le territoire de Ramatuelle et de Gassin, plus montueux, plus isolé, n'était que faiblement exploité et très peu peuplé; Gassin englobait le territoire de ce que seront plus tard les communes de Croix-Valmer et de Cavalaire, où n'existait encore aucune agglomération. Ce contraste ressort des chiffres ci-dessous :

	% du terr. expl. vers 1840	Population en 1728 [6]	Population en 1846 [7]	Densité kilométrique en 1846
St-Tropez	60	2 800 ?	3 500	320
Grimaud	31	800	1 300	30
Cogolin	35	760	1 370	51
Garde-Freinet ..	18	1 860	2 400	33
Ramatuelle	21	540	640	19
Gassin	9	260	695	11

L'économie agricole.

On ne s'étonnera pas de trouver là, jusqu'au milieu du XIXe siècle, l'économie agricole méditerranéenne la plus classique. Dans l'ensemble du département du Var, vers 1840, le terroir exploité était consacré, défalcation faite d'un bon tiers des terres qui était laissé chaque année en jachère, pour 34 % au blé, pour 14 % aux autres céréales et aux légumes secs, pour 23 % aux oliviers et 24 % à la vigne; les prairies naturelles et artificielles n'occupaient

[6] D'après le Registre de la Viguerie de Draguignan (1928), aux Arch. dép. du Var. On a multiplié par 4 le nombre de feux. St-Tropez avait 3 100 hab. en l'an IX (Noyon, 1846, p. 497).
[7] D'après les listes nominatives du recensement.

que 5 % des superficies [8]. Les environs de St-Tropez ne faisaient pas exception : un document de 1728 énumère déjà, pour chaque commune, les trois fondements essentiels qu'étaient le blé, l'olivier et la vigne. Chaque village possédait de nombreux moulins à vent et même à eau dont les ruines subsistent; chaque ferme était accompagnée de son aire à battre. Mais la diversité des terroirs et des situations introduisait quelques variantes. Grimaud et Cogolin disposaient dans leur plaine de prairies étendues, quoique médiocres; Ramatuelle, à proximité du port de St-Tropez, avait la possibilité d'exporter du vin et mettait déjà l'accent sur la vigne; quelques cultures d'agrumes et même quelques palmiers-dattiers mûrissant leurs fruits sont signalés aux abords de la baie de Cavalaire; enfin, au-dessus de 200 m d'altitude, les châtaigniers abondaient et leurs fruits constituaient au XVIIIe siècle la principale ressource de la commune « montagnarde » de La Garde-Freinet, où les labours étaient rares.

Le tableau ci-dessous indique, par commune, la répartition du terroir exploité (d'après le premier cadastre, vers 1840) :

	Superf. tot. expl. (ha)	Pourcentages des *terres*	*prés*	*vergers*	*vignes*
Gassin	580	23	11	20	46
Ramatuelle	705	27	6	17	50
Cogolin	940	35	28	8	29
Grimaud	1 345	40	22	18	20
Garde-Freinet	1 340	8	10	71	11

Ces cultures constituaient des terroirs très discontinus. Céréales, vignes et vergers, entremêlés sur les mêmes parcelles, se limitaient aux replats et aux pentes, aménagées en terrasses, qui avoisinaient immédiatement les villages et les fermes isolées. Tout autour s'étendait un « saltus » forestier, constitué en fait essentiellement par des formes dégradées.

En effet, à cette agriculture permanente s'associait d'une part une culture temporaire, à la mode kabyle : « Sur un pan de montagne qui paraît offrir quelque terre végétale, on coupe les pins à mi-tronc, on fauche les cistes et les broussailles, et le tout étalé sur le sol s'y dessèche jusqu'à la fin de l'été. L'automne venu, on met le feu, au risque de roussir ou de brûler les chênes qui seuls

8 Tregaro, art. cité, p. 69.

ont été respectés, tant pis; on pioche ou on laboure légèrement... on sème et, la récolte faite, ce champ passager retourne à son indépendance primitive et bientôt redevient forêt ou, plus souvent, maquis [9]. » D'autre part se pratiquait un élevage qui n'avait pas très grande importance économique, mais n'en transformait pas moins le paysage. Quelques bovins étaient entretenus, pour l'attelage plus que pour le lait. Les prairies de la plaine permettaient d'élever une race particulière de chevaux dits « chevaux du golfe », peut-être importés par les Sarrasins. Mais surtout des troupeaux de moutons et de chèvres parcouraient les terroirs après les récoltes, ainsi que les forêts, dans lesquelles ils exerçaient des ravages. Des textes officiels du XVIIIe siècle spécifient qu'à Cogolin, Grimaud et La Garde-Freinet « les habitants ont la faculté de faire paître leurs bestiaux dans tout le terroir et même dans les prés, le premier foin étant coupé », ainsi que « sur les montagnes... où il y a quelques pins » [10].

L'état de la forêt était donc lamentable. Le premier plan cadastral de Gassin la montre réduite à quelques lambeaux épars. Sur l'ensemble du territoire non exploité, le boisement digne de ce nom n'occupait, vers 1840 (fig. 2), que le cinquième de la superficie à Gassin et Ramatuelle, le tiers à Grimaud et à Cogolin, les deux-tiers à La Garde-Freinet (dont la grande forêt communale était contrôlée par les Eaux et Forêts). Tout le reste porte, sur les documents cadastraux, le nom d'essart ou de lande. En 1859, un observateur notait que le Var était le département le plus boisé de France, mais qu'il était ravagé par les incendies et les abus, de sorte que la forêt ne rapportait guère plus d'un franc par hectare [11].

Ainsi l'incendie de forêt, dans lequel on voit parfois une plaie moderne, était partie intégrante de cette économie ancienne qui méprisait l'arbre. Les incendies n'ont commencé à être considérés comme un fléau qu'à partir de 1830, lorsque la récolte du liège commença à prendre de l'importance [12], et surtout, soixante ans plus tard, lorsque l'abandon du système traditionnel a permis à la forêt de reprendre ses droits et à l'exploitation du bois de

---

9 P. Foncin, ouvr. cité, p. 36-37. L'auteur a encore observé cette pratique en 1910.

10 D'après le Registre de 1723 déjà cité.

11 A. Meyer, Promenade de Marseille à Toulon..., 1859, p. 75.

12 La Garde-Freinet n'avait que 5 fabriques de bouchons en 1787; en 1846, il en comptait 28 occupant 300 à 400 ouvriers (P. Foncin, ouvr. cité, p. 42). Il semble que des immigrés espagnols aient contribué à développer cette activité nouvelle. Jusque-là les chênes étaient surtout exploités en taillis pour le chauffage.

devenir une ressource intéressante. Mais, outre que la multiplication, à cette même époque, des touristes imprudents a accru les risques d'incendies, ces derniers avaient sévi pendant si longtemps que la végétation naturelle s'en était trouvée modifiée : aux dépens de la forêt « climatique » de chênes-liège mêlés de pins,

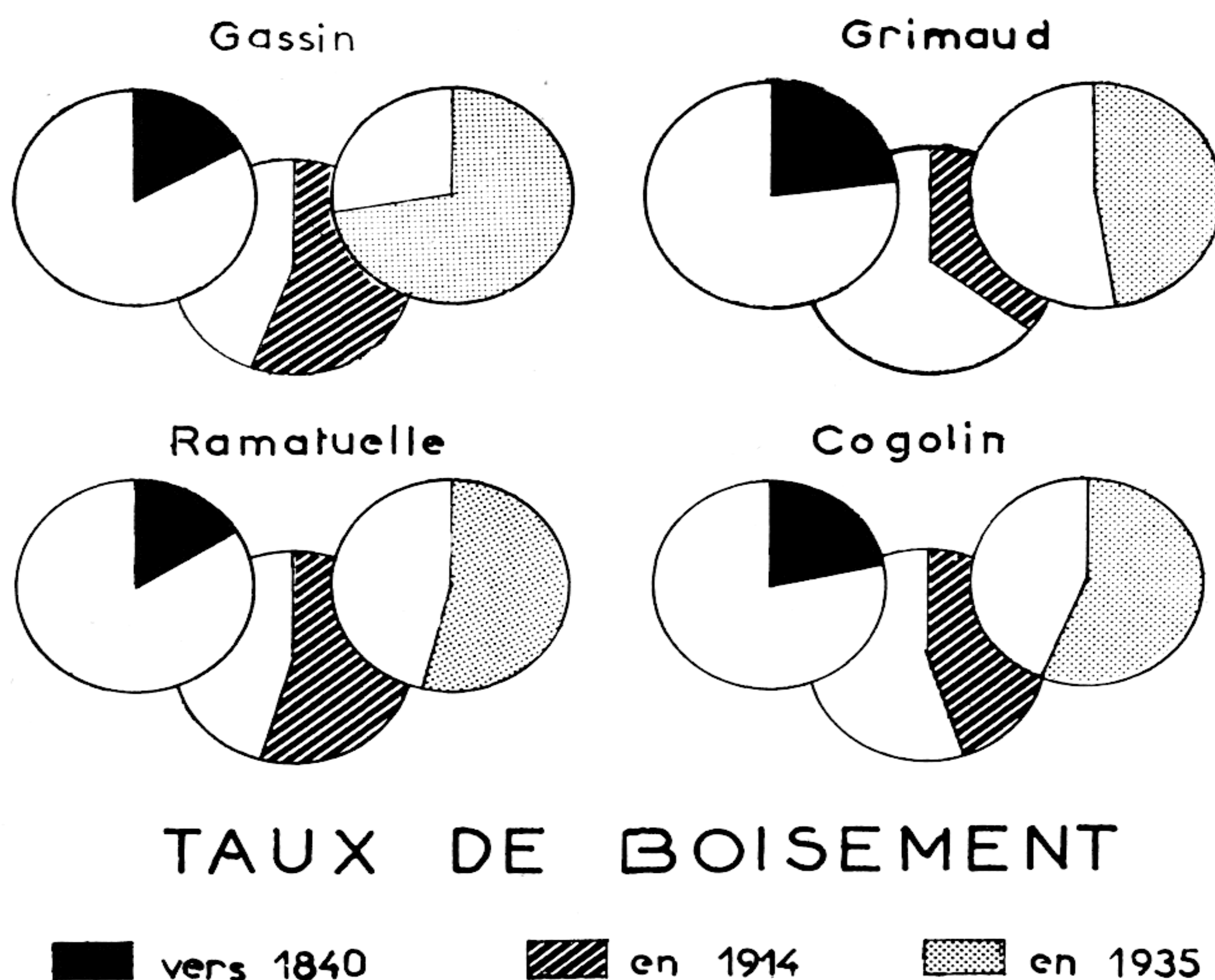


Fig. 2.

ont pris peu à peu le dessus les végétaux dont ni la reproduction, ni la multiplication ne sont compromises par le feu, c'est-à-dire les « pyrophytes » (pin, ciste de Montpellier, bruyère, etc.). La pinède qui tendra à se développer partout à la fin du XIXe siècle — et qui offrira aux incendies ultérieurs une proie d'autant plus

vulnérable qu'elle est plus homogène — est, en fait, « l'expression géographique d'une économie sylvo-pastorale » [13].

Les finages communaux étaient donc immenses. En dehors de St-Tropez, création plus récente et toute tournée vers la mer, qui n'a que 1 100 hectares, les autres territoires s'échelonnent entre 3-4 000 hectares (Ramatuelle, Cogolin, Grimaud) et 6-7 000 (Gassin, La Garde-Freinet). Et pendant longtemps l'insécurité y avait imposé un habitat strictement groupé. Depuis que, sous Louis XIV, la piraterie et le brigandage ont été éliminés, une nette tendance à la dispersion s'est manifestée. Vers 1850, les écarts semblent avoir été de deux types : les uns sont de grosses fermes isolées ou groupées par deux ou trois « ménages » et bastides exploitant un terroir d'un seul tenant; les autres sont plus modestes et plus récents, petites fermes aventurées sur les plus hauts replats, à l'époque du rapide accroissement démographique de la fin du XVIIIe siècle. Dernières venues, elles seront aussi les premières à disparaître. Certaines d'entre elles n'étaient peut-être que temporairement occupées, lors des semailles et des récoltes, car on voit souvent, dans les premières matrices cadastrales tel propriétaire posséder à la fois une maison au village et une ou plusieurs autres dans des parties reculées du finage. En 1728 on signale à La Garde-Freinet, outre les 145 maisons du village, « 512 bastides ou cabanes répandues dans le terroir, la plus grande partie habitées ». Le recensement de 1841 donne les pourcentages suivants pour la population dispersée dans les écarts : Gassin 69 %, La Garde-Freinet 34 %, Grimaud 45 %, Cogolin 13 %, St-Tropez 10 %, Ramatuelle 20 % (en 1872).

En dehors de quelques propriétés possédées par des bourgeois de St-Tropez, presque tout le sol était exploité en faire-valoir direct. Un terrier du XVIIe siècle, à la Garde-Freinet, ne montre déjà comme propriétaires que des habitants du village. Encore en 1863, 4 % seulement du sol de Gassin et 12 % de celui de Ramatuelle appartenaient à des propriétaires étrangers au village ou aux communes limitrophes. La majeure partie du territoire était aux mains des « ménagers », propriétaires-exploitants dont les plus riches possédaient de 20 à 100 hectares, exceptionnellement 200, et dont les plus modestes détenaient de 5 à 20 hectares. A Cavalaire, écart de Gassin, une demoiselle de Castellane, héritière des marquis de Grimaud, possédait encore en 1863, 620 hectares, vestige exceptionnel de la grande propriété seigneuriale, qui étaient

---

(13) Kuhnholtz-Lordat, Le tapis végétal... en basse Provence, 1952, p. 161. Ajoutons que, comme les moutons mangeaient les glands, seuls les pins se resemaient spontanément.

exploités par plusieurs métayers. Un nombre de journaliers agricoles égal à peu près à la moitié de celui des propriétaires constituait la classe inférieure de la paysannerie; mais tous possédaient leur maison et quelques hectares de sol. Il en était de même des artisans.

Les autres activités.

Cette activité agricole n'était pas celle d'une population repliée sur elle-même. Des ventes d'huile d'olive, de vin, de bois, de liège étaient effectuées par l'intermédiaire du port de St-Tropez; en 1844, par exemple, ce dernier a exporté 6 000 hl de vin. D'autre part, en dehors de Gassin et de Ramatuelle, agricoles pour 80 % de leur population active et d'ailleurs beaucoup moins peuplés que les autres villages, diverses activités d'ordre industriel avait démarré à la fin du XVIIIe siècle. Parmi les nombreux petits gisements miniers de la région, qui étaient l'objet d'une exploitation épisodique, le plus important était celui de plomb argentifère, au lieu-dit L'Argentière, à l'Ouest de Cogolin; avant son abandon, au milieu du XIXe siècle, plusieurs kilomètres de galeries avaient été creusés. L'élevage du ver à soie commençait à se répandre, notamment à Cogolin, Grimaud et La Garde-Freinet. Mais c'est la récolte et la transformation du liège qui occupaient le plus de monde. Les premiers recensements (1836 et 1841) indiquent pour La Garde-Freinet environ 400 bouchonniers et bouchonnières. A Grimaud et à Cogolin, les professions agricoles n'intéressaient pas plus de 55 % de la population active totale, et à peine 30 % de celle de l'agglomération. Sur les 718 habitants groupés au village de Grimaud, on trouvait en 1841 : 3 fabricants de bouchons occupant 51 ouvriers, en tout 32 % de population artisanale et industrielle; s'y ajoutaient d'assez nombreux commerçants, un médecin, un notaire, un huissier, un avocat, bref, tout ce que comporte un petit centre. Effectivement Grimaud avait été, dès le XIIIe siècle, le chef-lieu du bailliage qui englobait toute notre région, en y ajoutant même La Mole à l'Ouest et Ste-Maxime à l'Est; les vestiges imposants de son château sont là pour attester son rôle ancien, qui s'accordait d'ailleurs avec sa situation, là où la route unique quittait la grande plaine centrale des Maures pour aborder la montagne. Deux foires s'y tenaient chaque année au XVIIIe siècle.

Mais, déjà en 1841, Grimaud n'avait plus qu'une foire et se trouvait moins peuplé que La Garde-Freinet, qui jouissait d'un immense territoire, profitait de sa position-clé et tenait trois foires

par an; et Cogolin venait de dépasser l'effectif de Grimaud. L'ouverture, vers ce même moment, de la route de Toulon à Saint-Tropez par La Mole va faire du bourg de Cogolin, désormais mieux placé, le centre commercial de la région.

Ce rôle, en effet, ne semble pas avoir été assumé par St-Tropez qui, en dehors de sa fonction portuaire, avait une zone d'influence très limitée. Ceci est en partie explicable par sa position marginale, en partie aussi par son histoire. Création de marins génois, au xve siècle — certains noms génois se retrouvent dans les familles tropéziennes d'aujourd'hui — St-Tropez avait constitué une république de marins et de soldats qui regardait bien plus loin que le modeste canton des Maures auquel elle servait de port. Sa population semble avoir toujours eu une mentalité très différente de celle des « terriens » qui l'environnaient. Avant 1789, ses armateurs pratiquaient la « caravane », c'est-à-dire expédiaient au Levant pour plusieurs années environ 80 navires qui, partant de Marseille, allaient se louer pour le transport d'échelle en échelle. Par ailleurs c'était une escale importante de la navigation de cabotage, le seul bon abri, par gros temps, entre l'anse d'Agay, dans l'Estérel, et les îles d'Hyères; à la veille de la Révolution, 80 autres navires tropéziens participaient à ce trafic. En 1846 on y trouvait un port capable de recevoir 60 bâtiments, avec 4 mètres de tirant d'eau. Le trafic était de l'ordre de 30 000 t de marchandises. Les exportations consistaient en vins, châtaignes, bois de chauffage, peignes des cannes (roseaux) et salaisons; les importations en blé, sel, morues et autres denrées de consommation pour l'arrière-pays. Par ailleurs 120 bateaux de pêche rapportaient chaque année 150 000 t de poisson, autant que Toulon, plus que La Seyne et qu'Antibes [14].

Port actif et fortifié — il a eu la gloire de repousser une attaque barbaresque au xve siècle, 20 galères espagnoles en 1637 et une escadre anglaise en 1813 — St-Tropez voyait encore en 1841 presque toute sa population tournée vers les activités maritimes. Y vivaient cette année-là 24 capitaines au long cours et 64 autres capitaines de bateau, 350 marins et pêcheurs, plus 80 marins retraités et 5 marins génois. En dehors du personnel navigant, une bonne partie de la population restante était au service de la vie du port et des constructions navales : 26 douaniers, plus 15 douaniers retraités; 13 portefaix, 9 calfats, une trentaine de charpentiers, 4 constructeurs, un atelier de corderie, 11 ateliers de salaisons, etc. A côté de cela, les activités habituelles de la région

---

[14] Noyon, ouvr. cité, p. 43, 497 et 641.

tiennent une place modeste : 65 personnes s'intitulent « propriétaires » et 109 « cultivateurs », soit 13 % de la population active; une partie d'entre elles habitaient les fermes isolées de la campagne environnante. Les bouchonniers ne dépassent pas la vingtaine. Les commerçants détaillants ne sont pas, proportionnellement, plus nombreux qu'à Grimaud la même année. Et ce qui frappe au moins autant, c'est l'absence quasi-totale de marins et de pêcheurs dans les villages voisins, pourtant tout proches de la mer. En dehors du port de St-Tropez, seule la baie de Cavalaire manifestait une faible activité de navigation; quelques bateaux marchands venaient y charger du bois à brûler pour Marseille et quelques pêcheurs génois s'y établissaient à la bonne saison. Un poste de gendarmerie montée installé là où sera plus tard le village de Cavalaire, ainsi qu'un poste de douane — un des 7 qui s'échelonnaient de Saint-Tropez au Lavandou — étaient presque seuls à animer cette côte. Les droits perçus au mouillage de Cavalaire (200 F en 1835) n'étaient rien en regard des 19 000 F que perçut cette même année St-Tropez.

Telle était cette petite région vers le milieu du XIXe siècle. Grâce à la longue période de paix du siècle précédent, elle avait fortement accru sa population et dispersé son habitat. Le port de St-Tropez, l'ouverture récente d'une seconde route lui permettaient de pratiquer des activités variées et des échanges relativement actifs. A côté des Tropéziens, petit monde à part, une population sobre, fière, gaie, de « marcheurs agiles et d'infatigables chasseurs » (Foncin) y vivait durement, mais non pas rudimentairement. C'est celle que Jean Aicard a dépeinte dans « Maurin des Maures ».

II. — L'EQUIPEMENT FERROVIAIRE ET SES CONSEQUENCES (1860-1930)

A la voie ferrée à grand trafic les Maures offraient un obstacle difficile à franchir et de peuplement lâche; le P.L.M. préféra, en 1860, relier Toulon à St-Raphaël par la dépression permienne, où se succédaient les gros villages agricoles. Ce n'est que trente ans plus tard que la Compagnie des chemins de fer de Provence réalisa la ligne littorale à voie étroite de Toulon à St-Raphaël. Ces deux étapes de l'équipement ferroviaire déterminent deux phases de l'évolution économique.

1° 1860-1890.

Pendant cette première période l'intérieur du massif et sa zone littorale se trouvent plus isolés qu'auparavant. La grande circulation contourne maintenant les Maures; le roulage est victorieusement concurrencé et le cabotage perd presque toute importance. Le trafic du port de St-Tropez tombe à 10 000 t après 1870. La porte de sortie des produits de la région est reportée désormais sur la bordure Nord du massif, au Luc, c'est-à-dire très loin, et les communes de l'intérieur se trouvent très défavorisées par rapport à celles de la dépression permienne.

Les effets de cet isolement sont très caractéristiques. D'une part reculent la plupart des productions commercialisées. Ainsi, alors même qu'ils atteignent plus au Nord leur développement maximum, les oliviers se font de plus en plus rares :

	1840	1892
Grimaud	235 ha	160 ha
Cogolin	68	5
Gassin	101	40
Ramatuelle	112	46

L'industrie du liège reste active, mais elle commence à se mécaniser et occupe de moins en moins de monde : à la Garde-Freinet le nombre des bouchonniers passe de 600 au milieu du siècle à 420 en 1881. L'importance relative de la vigne dans les terroirs diminue à Grimaud et à Cogolin; elle ne progresse, et faiblement, qu'à Ramatuelle et à Gassin.

Au contraire les labours s'étendent. Alors même que s'amorçait, dans l'ensemble de la France, un recul du blé dû à la concurrence des pays neufs, les emblavures atteignent en 1892 des chiffres records dans la plaine de Grimaud, drainée, assainie, où l'espace cultivable s'est accru de 1 500 hectares. On a enregistré cette année-là 350 ha de froment à Grimaud, 200 à Cogolin et autant à Ramatuelle, 400 à la Garde-Freinet et 65 à Gassin. L'avoine occupait des superficies presque égales. En même temps le nombre des chevaux et des bœufs d'attelage était élevé; Cogolin entretenait même 100 vaches laitières et Grimaud 30; le nombre de porcs atteignait la centaine dans chaque commune et celui des moutons et des chèvres oscillait entre 300 et 600. Tout cela suggère la détermination de produire à tout prix — et malgré des rendements de blé de 6 à 8 qx à l'ha — un ravitaillement qui, auparavant, s'échangeait au port de St-Tropez contre des ventes d'autres produits.



PL. I. — Le village de Grimaud (vue aérienne).

Le village est disposé en auréoles, sur les flancs ensoleillés de la butte que couronne le château des Grimaldi. Le bas des pentes est aménagé en terrasses. Au fond, quelques fermes isolées des hauteurs, entourées de leur terroir. A l'arrière-plan, la crête septentrionale des Maures.

Photo S.E.V.A., Reproduction autorisée.

Comme on pouvait s'y attendre, la population commence à déserter la région; l'immigration des années antérieures fait place à une émigration qui frappe surtout les communes les plus reculées. Elle se marque d'ailleurs peu dans les effectifs totaux, car ces départs vers des cieux plus propices sont compensés à partir de 1870 par des arrivées massives d'Italiens, plus mal lotis encore chez eux et qui trouvaient à s'engager comme ouvriers agricoles. A St-Tropez, la population totale ne progresse plus depuis le milieu du siècle; mais 600 Italiens y résident en 1891 (17 % de l'effectif total). A la Garde-Freinet la population avait atteint, en

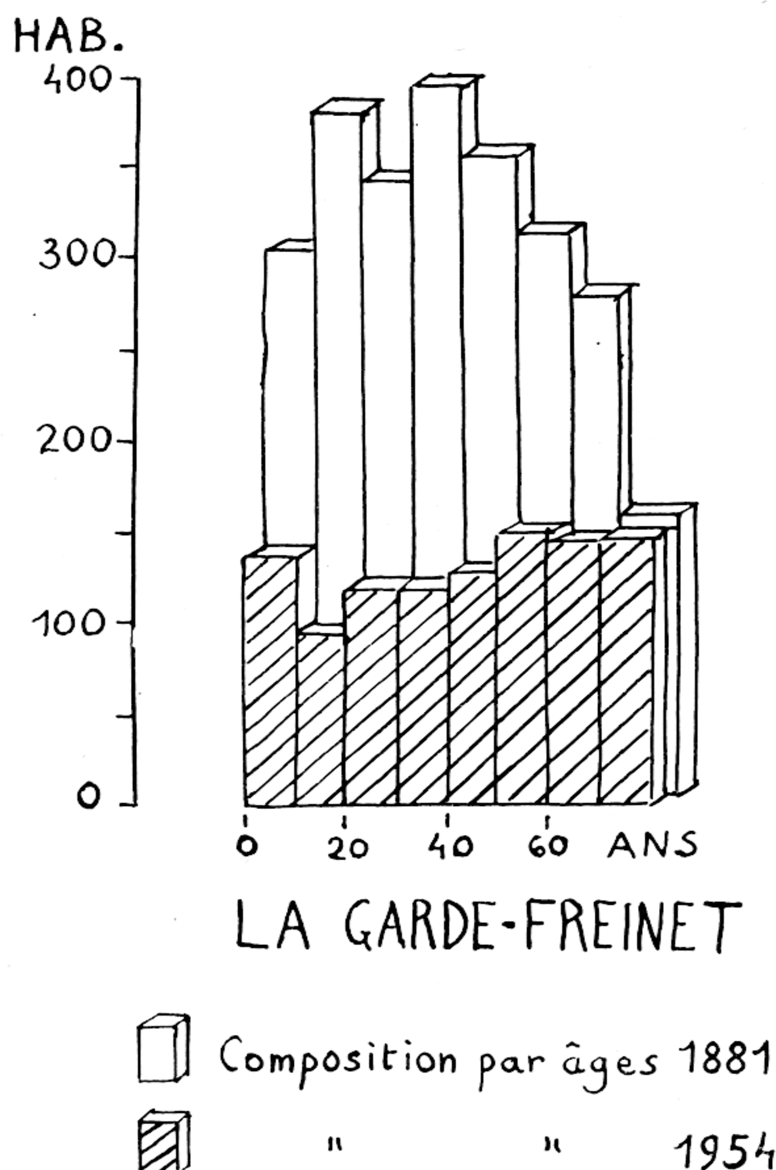


Fig. 3.

1872, son maximum avec 2 687 habitants; dès 1886 elle est tombée à 2 331, malgré la présence de près de 200 étrangers. Le vieillissement de la population y est tellement accusé dès cette date (voir fig. 3) et la natalité y est tombée si bas que l'on devrait, pour l'expliquer, pousser l'enquête plus loin dans le passé que nous ne l'avons fait. A Grimaud la population passe de 1 300 en 1841 à 1 071 en 1891, bien que 110 étrangers, tous Italiens, y vivent cette année-là. A Gassin elle s'est accrue quelque peu (816 hab. en 1891 contre 695 en 1841); mais dans le même espace de temps l'excédent des naissances a été de 222 et 138 Italiens sont venus s'installer; cela fait donc au minimum 240 autochtones qui sont partis (fig. 4).

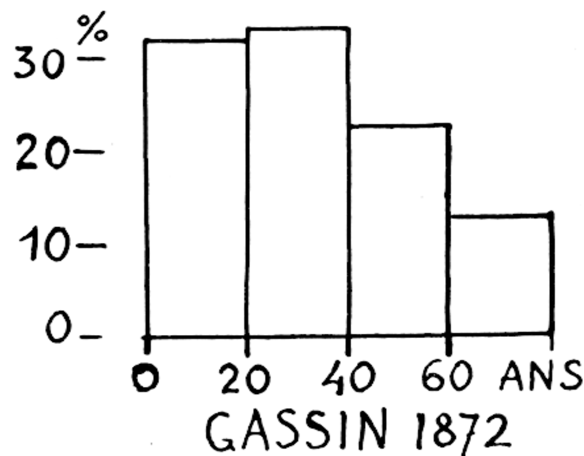


Fig. 4.

Cogolin semble avoir été l'un des bénéficiaires de cet exode. Alors que Grimaud accentue, en tant que centre, la décadence que nous avions vue s'amorcer dès 1850, Cogolin affirme sa vocation industrielle et commerciale. Les professions agricoles ne groupent, en 1876, que 36 % des actifs; on dénombre cette année-là 13 « patrons d'usines » (bouchonneries, fabriques de claies en roseaux, mines, etc...) et 163 ouvriers, plus 155 artisans; 16 commerçants en gros et 72 détaillants. La sériciculture est pratiquée par près de 250 éleveurs. En face d'un St-Tropez qui végète, c'est bien maintenant le centre commercial de la région. La population passe de 1 373 habitants en 1841 à 2 080 en 1886. Compte tenu des excédents de naissances, cela représente un surplus d'immigration de 490 personnes; et comme le nombre d'étrangers ne dépasse pas la centaine, on peut penser que beaucoup de fils des plus pauvres familles des villages environnants sont venus s'établir à Cogolin, où les occasions de travail ne manquaient pas. La pyramide des

âges indique une population bien moins vieillie que celle de La Garde-Freinet et l'excédent de la tranche de 20 à 30 ans corrobore l'hypothèse d'une immigration récente de jeunes travailleurs. L'agglomération d'ailleurs en a été transformée; des faubourgs artisanaux et industriels se sont développés le long des trois routes menant à St-Tropez, à Toulon et à La Garde-Freinet. Au contraire, partout ailleurs, la structure de l'habitat restait sensiblement la même, les abandons portant autant sur les écarts — en commençant par les fermes les plus reculées — que sur les villages qui conserveront jusqu'à nos jours leur allure ramassée.

Ainsi l'établissement de la grande voie ferrée qui contournait le massif a eu sur la région de St-Tropez un effet surtout négatif. Le pays vit plus qu'avant replié sur lui-même; il perd de sa substance humaine et son économie est moins variée et moins commercialisée qu'avant. Rien encore ne laissait prévoir les transformations qui allaient suivre.

2° 1890-1930.

L'année 1890 voit l'achèvement de la ligne à voie étroite des Chemins de fer de Provence qui, d'Hyères à St-Raphaël, longe la côte des Maures au prix d'ouvrages d'art assez nombreux. La voie ferrée laissait d'ailleurs à l'écart la presqu'île de St-Tropez et coupait directement de la baie de Cavalaire au fond du golfe, à La Foux, par le col de La Croix. De La Foux partaient deux courts embranchements menant l'un à St-Tropez, l'autre à Cogolin. A peu près en même temps fut établie une route, encore étroite, qui empruntait le même itinéraire littoral (fig. 1).

La côte est désormais débloquée. Malgré sa lenteur et un service qui fut longtemps assez défectueux, le « Sud-France » met Saint-Tropez à moins de trois heures de Toulon, à 12 heures de Lyon, 20 heures de Paris. Il traverse et relie de la même façon au reste du monde des régions comme la baie de Cavalaire qui étaient restées jusque-là quasi-désertes, faute de route et de port. Il devient possible de valoriser sur la côte les avantages d'un climat aux hivers particulièrement doux, et cela de deux façons : par une agriculture spécialisée et par le tourisme. Mais qui s'en chargera sur ces rivages dépeuplés ou dans ces bourgs appauvris par trente années de difficultés économiques ? Une injection de capitaux venus du dehors était indispensable.

La spéculation foncière.

Cet apport est venu d'abord de la compagnie ferroviaire ellemême, ne serait-ce, pour commencer, que par les salaires distribués pour la construction et l'exploitation de la ligne. Mais surtout, en liaison parfois avec la compagnie, des sociétés se créent, à Marseille, Lyon, Paris, dont le but est la mise en valeur quasicoloniale de cette côte. A une époque où la population autochtone, vieillie par l'émigration, menait une existence difficile, les spéculateurs n'eurent pas de mal à acheter et à regrouper de vastes ensembles fonciers, surtout là où le chemin de fer traversait les parties les plus écartées des finages : pour Gassin, tout le pourtour de la baie de Cavalaire; pour Grimaud, toute la rive Nord du golfe, jusqu'aux abords de Ste-Maxime.

En voici les principaux exemples : à l'extrémité occidentale de la baie, au lieu-dit de Cavalaire, plusieurs administrateurs marseillais de la compagnie ferroviaire, constitués en « Société civile des terrains du littoral », achètent en 1884, avant même l'achèvement de la voie ferrée, un ensemble de 143 hectares, provenant de 6 propriétaires différents; plus de la moitié avait appartenu au domaine de la demoiselle de Castellane, dont il a été question plus haut et dont le démembrement semble avoir facilité la spéculation. A l'autre extrémité de la baie et sur l'adret abrité des vents d'Est qui la domine, un groupe d'industriels lyonnais constitue autour de 1890 la Société du domaine de La Croix, qui rassemble environ 400 hectares; ceux-ci proviennent d'une part (160 ha) de la même propriété noble que ci-dessus, d'autre part (89 ha) d'un médecin, le Dr Pardigon, qui s'était retiré là; enfin les 150 ha restant avaient été achetés dès 1883, par un premier Lyonnais, à 5 ou 6 petits propriétaires autochtones. La seconde zone propice à la spéculation était l'aile orientale du finage de Grimaud, qui bordait le golfe sur 4 km et ne comportait que quelques fermes, à l'écart du littoral. Un commerçant de St-Tropez possédait là, en 1830, 140 ha qui passent en 1866 aux mains d'un banquier marseillais (le chemin de fer venait alors d'atteindre St-Raphaël, qui n'est qu'à 20 km). En 1885 apparaît la Société du golfe de St-Tropez, domiciliée à Marseille, qui se constitue en quelques années un domaine de 95 ha dont la majeure partie venait de cette propriété.

Ces diverses sociétés, selon la façon dont elles ont conçu et mené leur affaire, sont à l'origine des métamorphoses très diverses que vont subir les portions de littoral qu'elles détenaient. Sur la rive Nord du golfe, le démarrage est lent et difficile; la société fait faillite en 1912 et est reprise par une société parisienne, à la

tête de laquelle se trouve le banquier parisien Bernheim. Cette même année elle construit, au cœur de ses terrains, le luxueux hôtel de Beauvallon, en même temps qu'un lotissement aux larges mailles commence à voir s'édifier quelques belles villas; le pli est pris : cette partie de la côte restera une zone de résidence saisonnière aisée; la société accroît encore ses biens-fonds (150 ha en 1928). Tout autre est l'évolution de Cavalaire. Ici la société foncière s'est assez vite défait de ses terrains, et la mise en valeur se fait en ordre dispersé. D'une part une famille valaisanne arrive dans le pays en 1900; ses quatre enfants, épousant l'un un enfant de la contrée, les autres d'autres Suisses, fondent entre 1903 et 1911 quatre hôtels, l'un dans la maison du docteur Pardigon, les trois autres autour de la station du chemin de fer que l'on a baptisée Cavalaire; hôtels de classe moyenne, de 15 à 50 chambres, qui attirent une clientèle un peu plus modeste que celle de Beauvallon. Autour de ces hôtels se groupent quelques villas, deux ou trois commerces d'alimentation; une petite agglomération s'ébauche. D'autre part une véritable révolution agricole s'opère dans les petites plaines riveraines de la baie. Profitant des possibilités nouvelles de vente au loin offertes par le chemin de fer, deux jeunes ingénieurs agronomes, dont un Alsacien qui venait d'opter pour la France à sa majorité, achètent chacun — à 50 centimes le mètre — un domaine d'une cinquantaine d'hectares et pratiquent, comme beaucoup de leurs congénères le faisaient en Algérie, une agriculture irriguée de primeurs et de fleurs.

Enfin, à l'autre extrémité de la baie, une transformation d'un style légèrement différent s'opère. La société du Domaine de la Croix reste propriétaire de tous ses terrains. Là où, au moment de l'achat, n'existaient que des « essarts » et quelques dizaines d'ares de vigne, elle constitue, en plusieurs gros ensembles d'un seul tenant, une exploitation viticole de 100 ha de vigne, construit une grande cave à proximité de la gare du chemin de fer, au col de la Croix, et quatre fermes entre lesquelles se répartit le travail, avec une trentaine d'employés permanents. Par ailleurs, elle suscite la naissance autour de ce col d'une station touristique. Deux grands hôtels, une trentaine de villas assez luxueuses entourées de jardins exotiques s'édifient à 100 mètres au-dessus de la mer, face à un panorama splendide, sur le versant le plus abrité de toute la côte. Comme à Cavalaire, une petite agglomération commerçante et artisanale se constitue aux abords de la gare; on la baptise La Croix avant de lui donner, plus tard, le nom qui sonne mieux de Croix-Valmer, qui associe deux noms de lieux-dits de la contrée.

Voici donc l'élan donné, et du dehors. La « Société des amis des Maures et de l'Estérel », qui se fonde en 1909, à Cavalaire, pour stimuler l'équipement de la côte groupe en grande majorité des propriétaires nouvellement installés le long de la voie ferrée, venus surtout de Paris, de Lyon, d'Alsace; quelques Anglais également. C'est encore une phase presque « coloniale ». Mais à leur suite le pays semble se réveiller. L'économie se renouvelle, même dans les parties plus solidement tenues par les autochtones.

Les transformations économiques.

L'ouverture de la voie ferrée et l'apport de capitaux extérieurs ont permis à trois compartiments nouveaux de l'économie de se développer : l'agriculture spéculative, le tourisme, la grande industrie.

Les cultures de primeurs, de fruits, de fleurs ne rencontraient pas ici des conditions aussi favorables à l'irrigation que dans la plaine d'Hyères; néanmoins, autour de Cavalaire se multiplient les terrasses irriguées et parfois protégées du mistral par des haies de cyprès : à La Croix, les jardins de l'adret se consacrent aux agrumes et à diverses espèces de mimosas; autour de St-Tropez pullulent les petits jardins maraîchers et les arbres fruitiers. Un train spécial de fleurs part de Nice chaque jour à 13 heures, embarque à Toulon la production de la région de St-Tropez-Cavalaire et arrive à Paris le lendemain dans la matinée. Les artichauts et les haricots récoltés dès la fin de l'automne et pendant tout l'hiver, les petits pois mûrs dès la mi-février parviennent sur les marchés avec plus de 15 jours d'avance sur le Vaucluse [15].

Par ailleurs la vigne, qui avait marqué le pas ou même reculé au cours de la période précédente, s'étend rapidement, maintenant que l'exportation est de nouveau possible. Les méfaits du phylloxera et la reconstitution du vignoble qui a suivi ont fait de la vigne une culture spécialisée, objet de soins fréquents, et non plus une simple composante de la polyculture méditerranéenne. La large plaine de Ramatuelle et ses abords, voués jusqu'ici aux céréales, ne peuvent adopter les cultures maraîchères et florales, car elles se trouvent trop loin de la voie ferrée. Mais elles se couvrent de vigne, qu'il s'agisse de petites exploitations de 2 à 10 hectares ou de domaines de 30 à 100 hectares tels que le Bourrian, Minuty, Bélieu, l'Oumède; dans la plaine de Grimaud et sur

---

[15] D'après M. Foncin, La culture et le commerce des fleurs et primeurs sur la Côte d'Azur, de Toulon à Menton, *Ann. de Géogr.*, 1916, p. 241-262.

la baie de Cavalaire, la vigne le dispute aux cultures nouvelles. Une coopérative viticole se fonde à St-Tropez en 1912, une autre à Cogolin en 1920; une troisième, plus importante, suivra à Grimaud en 1932. Rien qu'entre 1892 et 1914 [16] les superficies consacrées à la vigne passent de 300 à 900 ha à Gassin, de 360 à 870 à Ramatuelle, de 250 à 530 à Grimaud. En même temps s'effondrait la production des céréales; nous ne disposons pas de statistiques pour les environs de 1914, mais l'enquête agricole de 1939 ne note plus que de 3 à 10 hectares d'avoine dans toutes les communes, à part Grimaud qui en conservait 40. Avec l'élevage, qui subit un recul comparable, les oliviers qui achèvent de mourir de vieillesse, les mûriers qui ne sont plus récoltés, c'est la plus grande partie de l'agriculture traditionnelle qui disparaît. Seule La Garde-Freinet, à l'écart dans son site montagnard, conserve en l'adaptant une économie assez proche de l'ancienne et très originale : elle est désormais fondée presque uniquement sur l'arbre et l'arbuste : à côté de la vigne et de l'olivier, la récolte du liège, celle des châtaignes, celle des feuilles de mûriers (en voie de disparition), le bûcheronnage sont les seules occupations et les seules sources de revenu, en plus de la location des terrains de pacage à des troupeaux de moutons venus, en hiver, des Basses-Alpes.

A côté de cette naissance de la côte à l'agriculture commerciale, le tourisme et la villégiature prennent une importance croissante. La construction du chemin de fer a suivi de peu les débuts de la vogue des séjours d'hiver sur la Côte d'Azur; depuis 1830 environ, de Cannes à Menton, se multipliaient hôtels et villas fréquentés en hiver par une clientèle aisée, en bonne partie anglo-saxonne. Avant même d'être facilement accessible, la côte des Maures avait été visitée par des littérateurs et des peintres comme Maupassant, Alphonse Karr, Fromentin qui en avaient fait connaître le charme. Emile Ollivier, après 1871, se retira au château de la Moutte, près de Saint-Tropez. L'extension jusqu'à ces parages de l'occupation touristique de la Riviera n'eut donc pas de peine à se faire, dans les premières années de ce siècle. On a vu plus haut les débuts de l'hôtellerie à Cavalaire, à La Croix, à Beauvallon. Il s'agissait à La Croix d'un tourisme essentiellement hivernal, tandis qu'à Cavalaire venaient séjourner en été les familles lyonnaises ou suisses qui préféraient à l'Océan ces rivages plus proches. La Première Guerre mondiale fit affluer en hiver des Parisiens mal chauffés chez eux. Tout ceci ne portait encore que sur des effectifs réduits, et recrutés uniquement dans la classe aisée. En l'absence

[16] Enquête agricole de 1892 (Arch. dép. Var) et cadastre révisé.

de statistiques précises, on peut évaluer à 3 ou 400 personnes le nombre des résidents saisonniers de Cavalaire et de La Croix avant 1914, et à moins que cela à Grimaud-Beauvallon [17]. Les vieux villages de l'intérieur n'étaient absolument pas affectés par ce mouvement. St-Tropez lui-même n'avait encore en 1911 que deux hôtels et ne recevait guère que des artistes, comme Signac, amoureux de son pittoresque. Entre 1918 et 1930, les progrès du mouvement touristique ne furent pas rapides. L'appauvrissement des rentiers, français et anglais, qui constituaient la clientèle d'hiver réduit le tourisme hivernal à peu de chose; la vogue des sports de neige achèvera de le tuer vers 1930. Le nombre des séjours d'été augmente, mais l'équipement hôtelier ne fait guère de progrès. Cavalaire reste une station modeste, où se rendent des familles bourgeoises qui recherchent le calme et dépensent peu. La vogue de St-Tropez commençait, mais en n'attirant encore qu'une clientèle d'artistes et d'excentriques qui en faisait comme une succursale de Montparnasse. Tout cela reste de faible ampleur en regard de ce qui se passait, au même moment, entre Cannes et Nice.

Mais ce ne sont pas là les seules conséquences de l'établissement de la ligne du littoral. Grâce à cette dernière, St-Tropez est à nouveau le débouché d'une partie du massif des Maures, et son port retrouve sa vitalité : des 10 000 t des années 80, le trafic remonte à 77 000 t en 1906, à 170 000 t en 1929 [18]. L'élargissement du quai Suffren, au fond du port, est décidé en 1905 et exécuté peu après. Certes ces chiffres, d'ailleurs modestes, ne doivent pas faire illusion : il s'agit surtout d'expéditions de sables et de bois. Les aspects intéressants de la vie maritime sont en pleine décadence : le grand commerce est complètement abandonné; l'école des capitaines au long cours sera supprimée en 1914, de même que, après la guerre, le port d'attache des torpilleurs avec son dépôt de charbon; les chantiers de constructions navales, encore actifs en 1901 (plus de 40 navires construits [19], s'arrêtent progressivement; la pêche perd de son importance (332 t de poissons pêchés en 1901, 100 à 150 t entre 1920 et 1929). Mais c'est sous une autre forme que renaît l'activité de la petite ville : d'une part le chemin de fer développe sa fonction de centre commercial pour les environs; d'autre part, toute la main-d'œuvre libérée par les activités maritimes et par la mécanisation des bouchonneries

[17] Au recensement de mars 1911 on a dénombré 172 hôtes de passage pour Gassin - La Croix-Cavalaire.

[18] Tregaro, art. cité, p. 148-149.

[19] Indicateur du Var, 1901.

trouve à s'embaucher dans des créations industrielles nouvelles. Une assez grande usine de câbles sous-marins se construit peu avant 1900 au fond de la baie des Cannebiers, à l'Ouest de la ville; et quelques années plus tard, la Marine nationale crée au fond du golfe une grosse usine de torpilles, qui emploie 100, puis 300 ouvriers. Ceux-ci se recrutent non seulement à St-Tropez, mais aussi dans tous les villages de bordure de la plaine de Grimaud, commodément reliés à l'usine par le train. Cette grande industrie, phénomène tout nouveau dans la région, venait s'ajouter aux formes plus anciennes qu'étaient les petites industries de Cogolin qui subsistent (bouchons, claies et meubles de roseaux, pipes de bruyère) et s'enrichissent après 1918 d'une fabrique de tapis, lancée sous l'impulsion de réfugiés arméniens.

Les changements de structure.

Ces transformations économiques se traduisent dans les structures foncières et démographiques, ainsi que dans l'ensemble du paysage.

Les spéculations sur les terrains du littoral, à des fins agricoles, touristiques ou simplement mercantiles, s'expriment nettement dans la répartition sociale de la propriété foncière, et les changements intervenus sont d'autant plus importants que la commune considérée comporte une plus grande proportion de terrains valorisés par la voie ferrée. Voici d'abord le territoire le moins touché, celui de La Garde-Freinet où, en 1914, 6 % seulement du sol appartient à des propriétaires résidant hors des parages immédiats [20]; la majeure partie d'entre ces derniers habite le Var et il s'agit, sans doute, avant tout d'émigrés. A Ramatuelle le transfert est déjà plus sensible; certes le chemin de fer passe au large de son territoire qui n'a pas connu encore les lotissements; mais quelques Parisiens et Marseillais se sont constitué de grosses propriétés de plus de 50 et parfois de plus de 100 hectares, notamment à Pampelonne et à Camarat. Déjà en 1863, 410 ha, soit 12 % du sol, appartiennent à des non-résidents, dont plus des 3/4 représentés par deux grosses propriétés marseillaises; en 1914 ce pourcentage est passé à 22, dont les 2/3 représentés par 6 propriétés de plus de 50 hectares; l'une d'elles appartient à un artiste-peintre parisien. A Grimaud, la pénétration des propriétaires extérieurs se

---

[20] Tous ces chiffres d'après les matrices cadastrales de 1913-1914. On a considéré comme propriétaires résidents ceux de la commune et des communes limitrophes.

limite encore à la zone des lotissements de Beauvallon; elle porte en 1914 sur 17 % du sol et consiste, mis à part les biens de la Société du Golfe, surtout en portions de 1 à 10 hectares. A Gassin enfin, où les non-résidants ne possédaient que 288 ha (5 % du territoire) en 1863, leur part atteint 27 % en 1914; outre le Domaine de la Croix, il s'agit essentiellement de propriétés de 10 à 50 hectares, auxquelles s'ajoute un grand nombre de villas simplement entourées d'un jardin; la part des habitants du Var ne représente pas le tiers de celle des propriétaires résidant hors du département.

Les structures démographique et professionnelle sont également modifiées (fig. 5). Entre 1891 et 1931 la population de nos communes a évolué comme suit [21] :

	1891	1911	1931
Garde-Freinet	2 331	1 770	1 204
St-Tropez	3 512	3 693	4 521
Cogolin	1 874	2 157	2 255
Grimaud	1 071	1 132	1 319
Ramatuelle	771	774	799
Gassin	816	1 809	2 096

Ces divergences profondes sont aisément explicables : La Garde-Freinet est seule commune à pâtir de la construction du chemin de fer, qui lui faisait définitivement perdre son rôle de portière du golfe; l'effectif du secteur professionnel dit « tertiaire » passe de 153 en 1881 à 106 en 1911; si on y ajoute la diminution du nombre des bouchonniers — 436 en 1881, 201 en 1911, peut-être 50 en 1931 —, et si l'on se rappelle le vieillissement avancé de la population, on comprend cet effondrement des effectifs totaux. A l'opposé, c'est Gassin qui a le plus profité du chemin de fer, et cela se traduit par une variation démographique exactement inverse (160 % d'accroissement ici, contre 48 % de diminution là, en 40 ans). Le maintien d'une forte proportion de population agricole, malgré ce bond en avant (66 % en 1891, encore 60 % en 1911, 41 % en 1931) exprime bien le passage d'une agriculture extensive à des cultures spécialisées très gourmandes de main-d'œuvre; en même temps, le pourcentage faible que conserve le secteur « tertiaire » (environ 10 % en 1911 comme en 1931) trahit la modestie de l'équipement commercial et touristique. Seule s'accroît large-

---

[21] Tout ce qui suit, d'après les listes nominatives des recensements quinquennaux.

ment la proportion des « sans profession », ce qui correspond bien, pour Cavalaire et La Croix, à une fonction de résidence, saisonnière ou de retraite, plutôt qu'à une forte organisation touristique. Entre ces deux extrêmes, les quatre autres communes

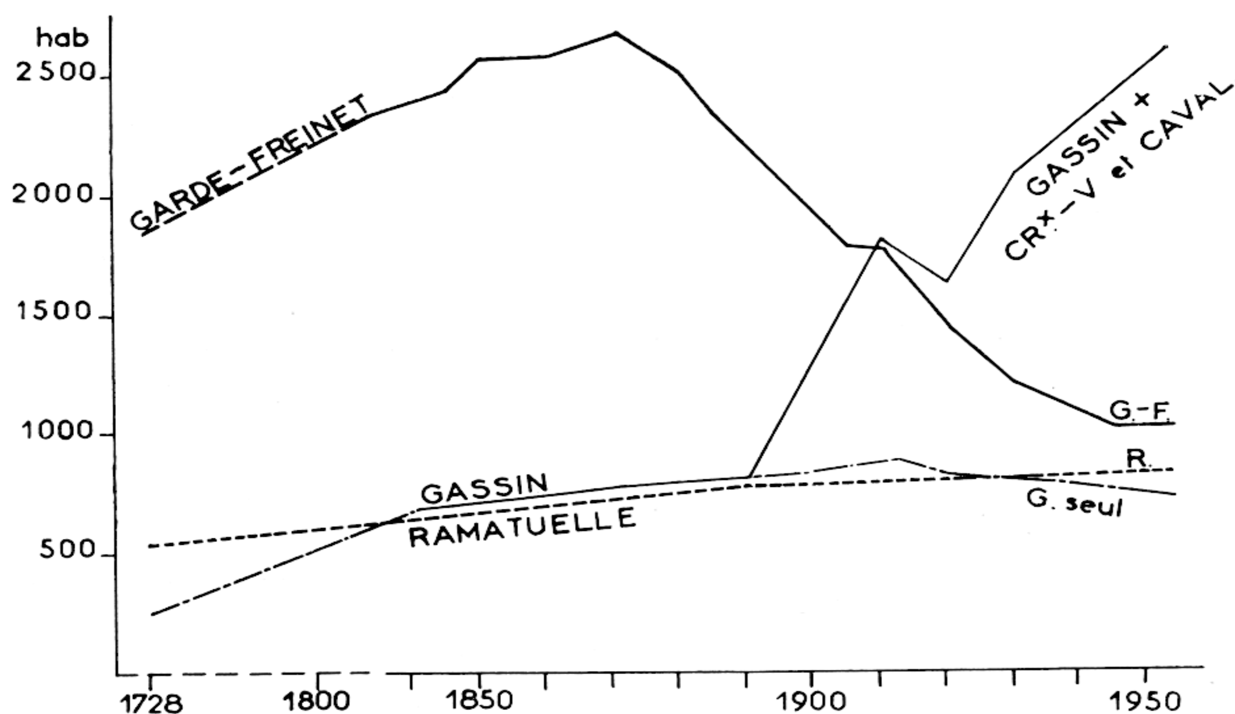


Fig. 5. — Les trois types d'évolution démographique.

1) Les villages montagnards (ex. La Garde-Freinet) : un déclin continu et rapide est inauguré lors de la construction de la grande ligne P.-L.-M.
2) Les communes de plaine non touchées par le tourisme (ex. Ramatuelle) : la population se maintient stable grâce à une intensification de l'agriculture (Ramatuelle, Grimaud) ou au progrès de l'industrie (Cogolin).
3) Les communes qui combinent le progrès agricole avec le développement du tourisme connaissent un essor rapide à partir de 1890 (ex. Gassin, mais seulement grâce à ses écarts de Croix-Valmer et de Cavalaire).

accusent une lente progression, de 5 à 20 % en 40 ans. Cette analogie exprime, en fait, des réalités différentes : le déclin qu'on aurait attendu à Ramatuelle, qu'ignorait le chemin de fer, est compensé par les progrès de la vigne; à Grimaud, la décadence toujours plus poussée de sa fonction de centre est rachetée par

l'essor de ses écarts mieux situés; à Cogolin et à St-Tropez, enfin, le développement d'industries nouvelles offre des activités de substitution à celles qui disparaissent. A St-Tropez, les professions maritimes ne représentaient déjà plus que 18 % de la population active en 1911, 10 % en 1931; le secteur tertiaire progressait lentement (15 et 22 %). Avec, en 1911, 17 % de population agricole et 35 % d'ouvriers et artisans, cet ancien port fait figure d'une petite ville à fonctions multiples.

Cet accroissement démographique presque général ne s'explique pas par le mouvement naturel de la population [22]. L'émigration qui sévissait au cours des décades précédentes avait provoqué un vieillissement de la population, de sorte que le bilan naissances-décès est déficitaire à Grimaud et à Cogolin pendant toute la période; il l'est aussi à Ramatuelle jusqu'en 1902; seul Gassin accuse un excédent de naissances constant de 1891 à 1910 et de 1921 à 1930, mais très inférieur à l'augmentation des effectifs. Il y a donc eu immigration. De fait, les recensements indiquent des arrivées massives d'étrangers, essentiellement Italiens; leur effectif est même si élevé que, si l'on y ajoute les nombreux Français qui arrivaient des autres départements, on doit conclure à une forte émigration des autochtones. Ainsi à Ramatuelle, de 1891 à 1911, le bilan migratoire est pratiquement nul; or on a dénombré cette dernière année 60 Italiens de plus que la première; il en est de même à Grimaud (bilan migratoire : + 140; 175 étrangers de plus, sans compter les Français venus d'ailleurs). Le phénomène est plus net encore à La Garde-Freinet : entre 1886 et 1910, il y a eu 200 départs de plus que d'arrivées; or, dans le même intervalle de temps, le nombre des étrangers s'est accru de 130. Comme ce sont les jeunes qui partent, les anciennes familles du pays représentent une proportion constamment décroissante des effectifs. Le progrès démographique s'est accompagné d'un renouvellement partiel de la population.

Aspects nouveaux du paysage.

Toutes ces transformations s'expriment en dernière analyse dans le paysage. La disparition de la vieille polyculture et l'essor des spéculations délicates a concentré l'exploitation agricole dans les parties les moins accidentées du terroir. Les cultures de primeurs, de fruits et de fleurs se limitent aux points facilement

---

[22] Ce paragraphe d'après le dépouillement des registres d'état-civil et le dénombrement des étrangers sur les listes nominatives.

desservis par le train; elles sont interdites aux plaines moins accessibles, comme celle de Ramatuelle, ou sujettes aux brumes hivernales, comme celle du golfe; là, à mesure que reculent les céréales, la vigne tend à tout recouvrir. Au contraire, sur les replats et dans les vallons reculés, les terroirs de fermes isolées sont peu à peu abandonnés et leurs terrasses se dégradent rapidement; de même autour des villages perchés. Comme, parallèlement, cesse l'exploitation agro-pastorale des « essarts », la forêt reprend ses droits, mais une forêt presque homogène de pins, ainsi qu'on l'a vu plus haut; selon les lieux c'est le pin maritime ou le pin parasol, plus rarement le pin d'Alep, qui domine. Le taux officiel de boisement atteint des chiffres impressionnants (fig. 2); mais, si l'essartage a disparu, les risques d'incendies par imprudence se sont accrus du fait du tourisme et du chemin de fer; et les sinistres sont d'autant plus dévastateurs que le peuplement en résineux est devenu plus homogène et que les fermes de hauteur ont disparu. De sorte qu'au moment même où cette forêt aurait pu connaître une exploitation rationnelle, la périodicité des incendies est devenue telle qu'elle empêche tout aménagement.

Taux de boisement des finages.

	1863	1914
Gassin	17	56
Grimaud	23	33
Ramatuelle	16	53
Cogolin	22	47

L'évolution du système de culture a entraîné celle de l'habitat. Tandis que la sécurité retrouvée et l'essor démographique qui en était résulté avaient multiplié jusqu'en 1850 les bastides et les cabanes dans les hauteurs, le déclin de la polyculture ancienne s'accompagne de l'abandon progressif de ces écarts. Au promeneur d'aujourd'hui leur aspect indique l'ancienneté plus ou moins grande de cet abandon : celui-ci remonte parfois au Second Empire, lorsque se produisirent les premières émigrations; il s'agit alors des fermes qui s'étaient aventurées dans les sites les plus ingrats, dans les vallons reculés au Nord de Grimaud et sur les crêtes qui séparent de la mer la vallée de La Mole (ferme du Peinier, par ex., voir fig. 6); il n'en subsiste plus aujourd'hui que quelques amoncellements de pierres, accompagnés d'un ou deux oliviers ou figuiers qui achèvent de mourir; les anciennes terrasses de culture

ne sont parfois plus décelables. D'autres abandons datent du début de ce siècle et ont accompagné les transformations agricoles; dans ce cas les murs sont encore debout et il n'est pas difficile de

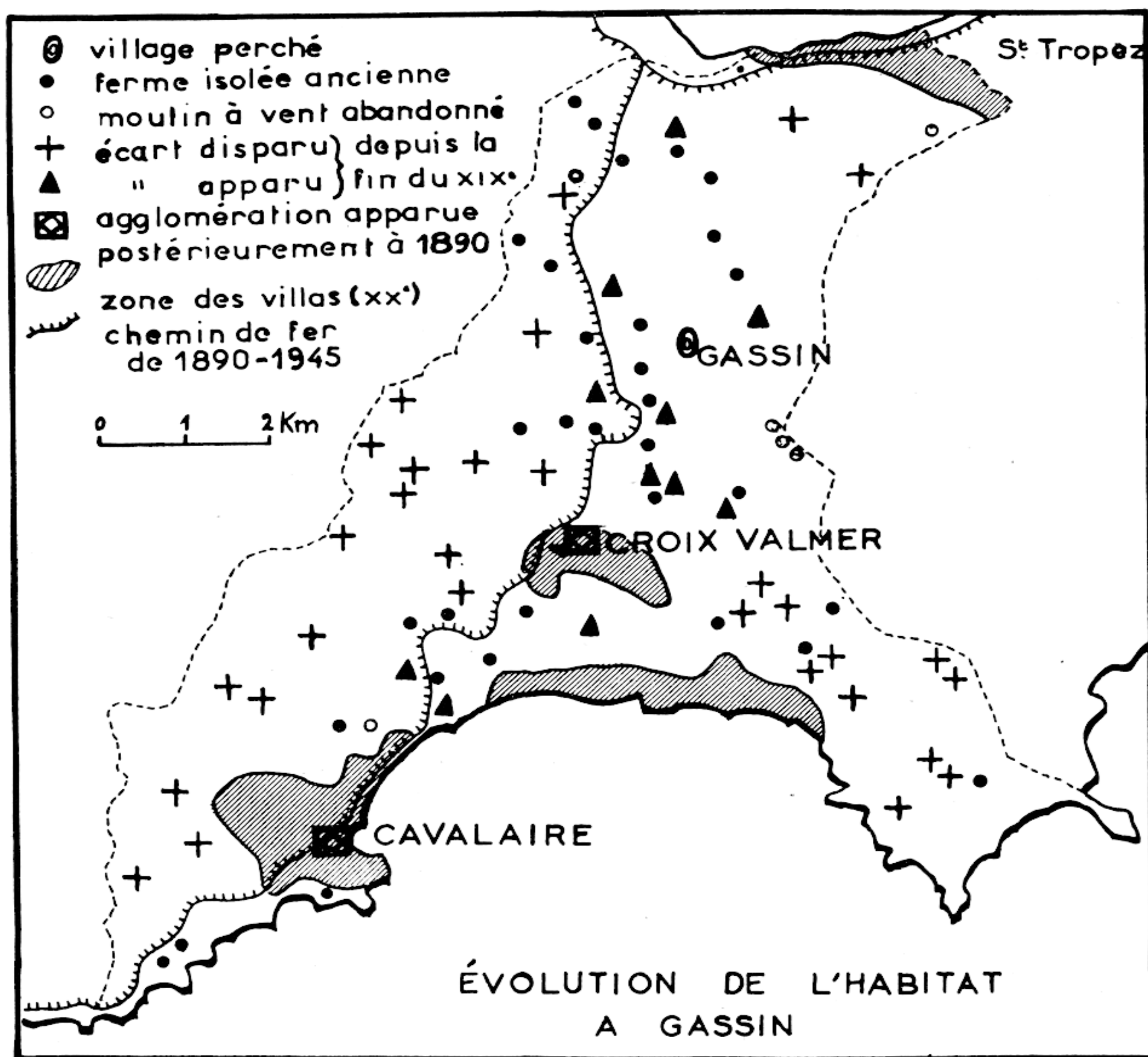


Fig. 6.

retrouver ce qui composait le petit terroir cultivé (ex. la bastide de Rigaut à Cavalaire). Mais, par ailleurs, les possibilités offertes par la voie ferrée littorale ont suscité des écarts nouveaux, mas viticoles de plaine, villes, petites agglomérations commerçantes groupées autour des gares. De sorte que l'évolution des pourcentages

de population agglomérée et dispersée (voir tableau ci-dessous) exprime la résultante de deux mouvements qui se compensaient. Seule La Garde-Freinet n'a pas connu le second; ses habitants délaissent de plus en plus les « ménages » isolés; cessant d'être polyculteurs pour devenir avant tout exploitants-forestiers, il leur est loisible de résider fort loin de leurs parcelles de châtaigniers et de chênes-liège; tous tendent à se replier sur le village, qui revêt un aspect étrangement urbain, puisque les maisons ne comportent pratiquement plus de locaux d'exploitation agricole. Au contraire, des villages comme Grimaud, Ramatuelle et Gassin ne connaissent cette contraction de l'habitat que jusqu'à l'apparition du chemin de fer; à partir de 1890, c'est le second processus qui l'emporte. Les nids d'aigle se dépeuplent; ils ne groupent plus guère que les quelques commerçants et artisans, ainsi que les éléments les plus âgés. A Gassin, l'immense finage finit même par éclater : Cavalaire est érigé en commune indépendante en 1929, et la Croix (plus tard Croix-Valmer) en 1933.

Pourcentage de la population agglomérée.

	1841	1872	1891	1911	1931	1954
Garde-Freinet	66	72	74	73	86	94
Grimaud	55	61	57	52	42	50
Ramatuelle	?	81	48	40	30	27
Gassin	30	35	26	11	6	5
Cogolin	?	90	92	90	90	90
St-Tropez	?	90	89	83	75	82

A Cogolin le processus de multiplication des écarts de plaine a été compensé par le développement des ateliers et de la résidence ouvrière au village, de sorte que le pourcentage de population agglomérée est resté stable. St-Tropez, en revanche, a fait éclater son corset de remparts (phot. 2). D'une part l'agglomération s'est étendue; des faubourgs artisanaux ou marchands se sont développés les premiers, en bordure du port et de la vieille ville; un grand cours ombragé a été aménagé à la fin du XIXe siècle, dans le style des villes provençales ouvertes. D'autre part beaucoup de cabanes temporaires dispersées dans les vignes ont été transformées en habitations permanentes des vignerons, cependant qu'apparaissaient quelques résidences saisonnières. Malgré son finage exigu, St-Tropez ne groupait plus, en 1931, que les trois-

quarts de sa population autour du clocher; sa campagne avait pris cet aspect morcelé et parsemé d'habitations de tout genre qui exprime bien le cadastre rural très morcelé des environs d'une ville.

Tels sont, en définitive, vers 1930, les résultats de ce qu'on peut appeler la phase des chemins de fer. Mettant à profit ces progrès de la technique, des gens du dehors sont venus sur cette côte et l'ont métamorphosée. Ils ont valorisé les avantages climatiques en introduisant des cultures nouvelles et en suscitant le tourisme et la résidence saisonnière. Le paysage littoral est presque méconnaissable pour qui ne l'aurait pas revu entre 1890 et 1913 par exemple. St-Tropez même, tout en gardant son faciès de petit port ancien et le même nombre d'habitants, a modifié complètement ses activités et renouvelé en bonne partie sa population, puisqu'en 1931 un habitant sur quatre est un étranger récemment arrivé. De fait, la population autochtone semble désemparée et préfère souvent s'en aller, laissant la place aux Italiens et à des immigrants français venus d'un peu partout, attirés par ces nouvelles possibilités. D'autres que nous déploreront la disparition de l'antique genre de vie maurenque, la désertion des montagnes, la dégradation morale qui résulte de ces nouveaux modes d'existence. Ce qui nous préoccupe ici, c'est de savoir si cette économie renouvelée reposait sur des bases solides, et quelles perspectives d'avenir s'ouvraient devant elle.

Or, vers 1930, la situation n'était pas aussi favorable qu'on aurait pu le croire. La production de primeurs, de fleurs et de fruits, qui était d'ailleurs restée modeste, se trouvait aux prises avec une concurrence croissante; l'avantage obtenu sur le Vaucluse grâce à une précocité plus grande des légumes se trouvait annihilé par l'arrivée croissante des primeurs algériennes; les progrès réalisés dans le domaine de l'organisation des marchés par les productions beaucoup plus massives de la vallée du Rhône et de la Côte d'Azur mettaient les petits et moyens jardiniers des Maures en position d'infériorité de plus en plus grave; quant à la viticulture, elle se heurtait également à des difficultés de débouchés, pour les mêmes raisons. Le recul des cultures irriguées, notamment à Cavalaire, montre bien que le brillant démarrage du début du siècle avait vite atteint les limites des possibilités économiques et que celles-ci tendaient à se restreindre. Quant au tourisme, il ne progressait plus guère. A la fois par changement de la mode et par appauvrissement des classes les plus aisées, au lendemain de 1918 s'était presque arrêtée la villégiature hivernale qui commençait à peine à être compensée par des séjours d'été. Cette côte

PL. II. — Saint-Tropez (cliché I.G.N.).

Le petit port abrité des vents d'Est. La vieille ville dessinant un quadrillage serré, au pied de la citadelle. Anciens ateliers de construction navales sur le terre-plein à l'Ouest du port. Faubourg marchand développ aux XVIIIe-XIXe siècles vers l'Ouest. Extension de la fin du XIXe siècle ver le Sud, sur un ancien parcellaire agricole. Habitat viticole dispersé su l'ensemble du terroir découpé en petites parcelles carrées. Les villas y son de plus en plus nombreuses, surtout à l'Est.

Cliché I.G.N., mission 3 246-3 546, n° 167.

Pl. III. — Cavalaire (cliché I.G.N., 1950).

Forêt dégradée sur les croupes, cultures en partie abandonnées dans les vallons et les plaines littorales. Le village s'est développé là où la voie ferrée venant de Toulon rejoignait la mer après un parcours accidenté. Les villas se répandent sur les caps et sur les croupes situées au Nord du village. La croissance harmonieuse de l'agglomération est gênée par la persistance d'une grande propriété au Sud du village (autrefois cultures irriguées, aujourd'hui en partie terrain de camping). Un vaste lotissement est en cours dans la plaine littorale située plus au Nord.

Cliché I.G.N., mission 3 145-3 545, nº 325.

restait relativement peu accessible, en regard de celle qui s'étend au delà de St-Raphaël; et l'éloignement des grandes villes lui interdisait toute fonction de « banlieue du dimanche ». Les lotisseurs avaient parfois vu trop grand; ainsi la société qui, immédiatement à l'Ouest de Cavalaire, avait aménagé à grands frais la côte escarpée du Rayol ne rencontrait que peu de succès dans le placement de ses lots. Qui plus est, viable ou non, toute cette transformation restait strictement linéaire. A peine s'écartait-on de la voie ferrée ou des plaines littorales, tout n'était qu'abandon, nids d'aigle tombant en ruines, hauteurs délaissées, reconquises par la forêt, mais ravagées par des incendies de plus en plus fréquents. C'est pourquoi la solide étude consacrée en 1931, par L. Tregaro, aux Maures et à l'Estérel pouvait se clore par des conclusions plutôt pessimistes. Les perspectives de développement dans la voie indiquée 40 ans auparavant semblaient bouchées. En fait, il n'en était rien.

III. — DE LA TRANSFORMATION LINEAIRE A L'AMENAGEMENT GENERAL

Deux facteurs nouveaux — l'essor de la circulation automobile et l'évolution sociale du tourisme — sont venus modifier, à partir des années 30, les données du problème.

Les progrès constants et accélérés de l'automobile ont fourni d'abord un complément à la capacité de transport du petit chemin de fer côtier; puis l'automobile a éclipsé progressivement le train; la nationalisation de la route côtière a permis son élargissement en tant que « corniche des Maures ». Enfin, peu après la Libération de 1944, la Compagnie des chemins de fer de Provence a décidé de déposer sa voie et de remplacer autorails et trains par des autobus. Abandon regrettable, à première vue, d'une voie assez chèrement établie; mais elle pouvait être considérée comme amortie et sa réfection aurait coûté plus de 300 millions; par ailleurs, l'encombrement créé sur la route par les autobus est, en définitive, bien moins gênant que les embouteillages qui se formaient aux nombreux passages à niveau. Désormais le réseau de circulation des personnes et des marchandises est infiniment plus dense : deux routes longitudinales joignent le golfe à Toulon; des itinéraires transversaux sont améliorés, en particulier deux liaisons directes du golfe à la dépression périphérique (Cogolin au Luc par La Garde-Freinet, Ste-Maxime au Muy); deux petites routes serpen-

tent dans la presqu'île de St-Tropez et débloquent la plaine de Ramatuelle et la plage de Pampelonne. La plupart de ces artères sont parcourues par des services d'autobus.

Les conséquences en sont multiples : l'évacuation des produits agricoles et forestiers est maintenant facile, non plus le long d'une ligne mais dans toute la profondeur du massif; la côte des Maures est devenue, pour l'automobiliste, plus accessible que la Côte d'Azur sur laquelle la circulation routière, en été, est de plus en plus malaisée; la résidence saisonnière peut se développer sur une zone beaucoup plus profonde, même si c'est l'attrait de la mer qui la détermine; enfin une circulation de transit est possible en cette région qui s'insère dans un des itinéraires les plus fréquentés des voyages internationaux. A la villégiature va donc s'ajouter le tourisme au sens propre du terme [23].

Le second facteur est au moins aussi important. Deux phénomènes nouveaux se combinent avec l'essor des véhicules à moteur pour transformer le caractère des migrations touristiques : d'une part la législation sociale — congés payés, billets à tarif réduit, allocations familiales, subventions aux colonies de vacances, etc. — permet une extension sans précédent des voyages et des séjours de vacances et une véritable démocratisation du tourisme; d'autre part, même dans une partie des classes aisées, se manifeste une conception nouvelle de l'organisation des loisirs : à la formule du séjour prolongé en hôtel tendent à se substituer pour les jeunes les colonies et camps de vacance, pour les familles, même les plus rangées, le camping; plutôt que le confort de l'installation, qui se paie d'ailleurs de plus en plus cher, on recherche le grand air, le soleil, la possibilité de se libérer de certaines conventions sociales, notamment d'ordre vestimentaire. Or aucune région touristique française ne répond aussi bien à ces aspirations que la côte méditerranéenne, qui jouit par surcroît du prestige que lui avait déjà conféré le tourisme ancien style. Mais, sur la Côte d'Azur proprement dite, presque toutes les places sont prises déjà et peu d'espace subsiste pour l'épanouissement de ces formes nouvelles. En revanche, la Côte des Maures n'avait encore connu qu'un développement touristique limité; les terrains y étaient moins chers, les commerçants ne demandaient qu'à attirer la clientèle; le champ était

---

23 Le terme de tourisme ne devrait s'appliquer qu'aux voyages. On a pris l'habitude d'y inclure la villégiature, qui a une autre signification sociale et économique. Mais il faut reconnaître que les formes modernes de « villégiature itinérante » s'apparentent de plus en plus au tourisme proprement dit. Dans la suite de cette étude, le mot tourisme désignera l'ensemble des migrations de loisir, qu'elles comportent ou non un séjour prolongé dans la région.

encore largement ouvert aux initiatives. Les classes moyennes, les intellectuels amis du calme qui jusqu'alors fréquentaient cette côte, les artistes et les excentriques qui affectionnaient St-Tropez vont se trouver submergés par une vague, chaque année plus massive, d'automobilistes et de « scootéristes », de « colons » et de campeurs, de toutes classes sociales et de toutes origines; et la région qui, au lendemain de 1918, semblait s'endormir et pouvait douter de son avenir, va connaître une nouvelle phase de transformation.

La ruée des estivants.

C'est à essayer de chiffrer cette immigration estivale qu'il faut d'abord s'attacher. Tâche délicate, en l'absence de toute statistique valable. Les fiches de police, en effet, sont très imparfaitement remplies et d'ailleurs elles ont rarement été conservées. Les comptages des véhicules effectués par les Ponts et Chaussées ne donnent que des moyennes annuelles (voir fig. 7) et sans qu'on connaisse le motif ni la destination du déplacement. Le moyen le plus commode — et le plus sûr, encore qu'approximatif —, consiste à étudier les variations de consommation de farine par les boulangers [24]. En effet, dans cette région d'où toute production céréalière a disparu, l'auto-consommation paysanne de produits panifiables est inconnue et les livraisons de farine que l'O.N.I.C. fait aux boulangers représentent la consommation totale. On ne peut évidemment tabler sur un chiffre mensuel isolé, car il y a toujours un certain report d'un mois sur le suivant; par ailleurs, tel boulanger de St-Tropez, par exemple, ravitaille en pain des campings situés sur le territoire de Ramatuelle, etc...; enfin il faut admettre un chiffre moyen de consommation individuelle, alors que celle-ci varie certainement avec la saison, la condition sociale, l'origine, etc. de chaque consommateur. N'empèche que, dans l'ensemble, les variations du poids des livraisons expriment celles des effectifs plus fidèlement que n'importe quel autre indice. On peut en déduire aussi bien le régime annuel de l'immigration, différent dans chaque type de commune, que le rythme d'accroissement d'une année à l'autre et que l'importance absolue de cette immigration.

---

[24] Nous remercions M. le Chef de cabinet du Préfet du Var de nous avoir indiqué cette méthode et introduit auprès de l'O.N.I.C., à Draguignan, qui nous a aimablement communiqué ses registres.

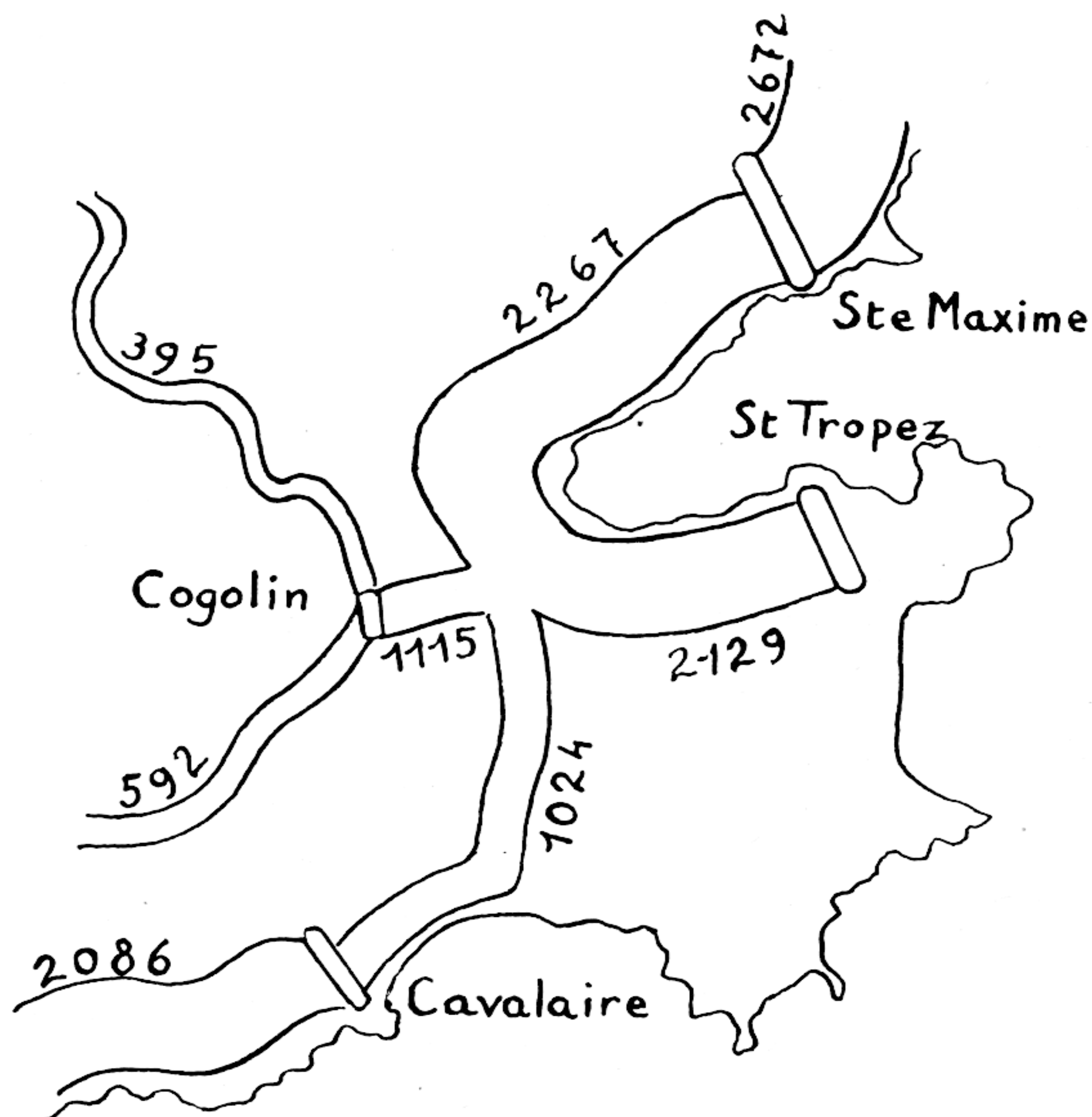


Fig. 7. — Comptages routiers des Ponts et Chaussées. Les chiffres correspondent aux moyennes journalières enregistrées en 1955 (automobiles et camions).

Afin d'atténuer l'incidence de possibles stockages en fin de mois, nous avons calculé les moyennes mensuelles de consommation de farine sur 4 ans (août 1952 à juillet 1956) et nous avons obtenu les courbes ci-contre (fig. 8) dont chacune exprime le régime touristique de la commune considérée. Pour nos huit localités, les courbes accusent un maximum d'août sauf à Cogolin, la moins touristique de toutes, où le déplacement du maximum sur juillet résulte sans doute des congés de l'usine de torpilles. Le maximum secondaire de Pâques est aussi presque général; à St-Tropez, Croix-

Valmer et Grimaud une légère augmentation au cours des mois les plus froids traduit une certaine survivance des séjours d'hiver. A La Garde-Freinet, les effets du tourisme sont à peine plus marqués que ceux de l'immigration de travailleurs saisonniers, en octobre, pour la récolte des châtaignes. Dans l'ensemble ces ré-

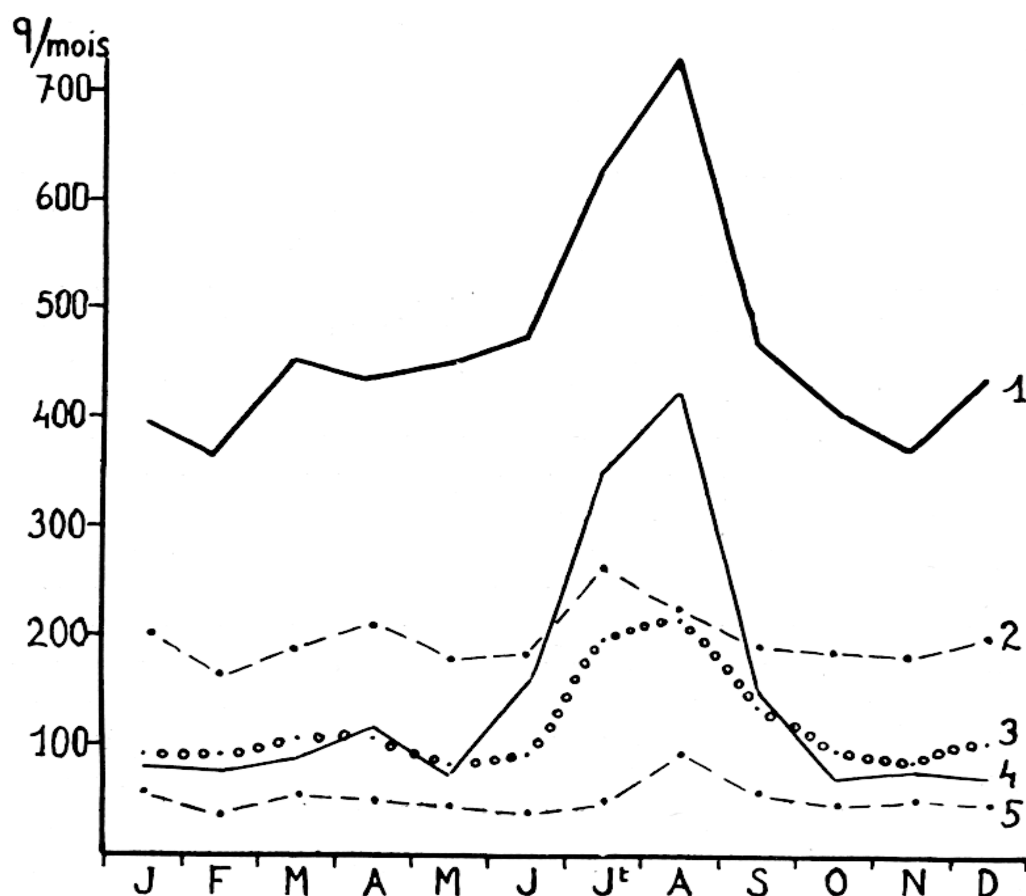


Fig. 8. — Consommation de farine par mois.
Moyennes 1952-1956 des livraisons mensuelles faites par l'O.N.I.C. aux boulangers.
1 : St-Tropez. — 2 : Cogolin. — 3 : Croix-Valmer. — 4 : Cavalaire. — 5 : Ramatuelle.

gimes sont caractérisés par la brièveté de la période touristique. Ses effets se font sentir sur 4 mois, de juin à septembre, mais le maximum d'août est nettement détaché; en fait la période de pointe est celle qui va du 1er au 15 août.

Bien plus variable d'une station à l'autre est l'amplitude des oscillations : Cavalaire bat tous les records avec un chiffre d'août

égal à 6 fois le minimum d'octobre-décembre; Croix-Valmer arrive loin derrière, avec deux fois et demie; St-Tropez, Grimaud et Gassin suivent avec un peu moins de deux fois; enfin viennent la Garde-Freinet (1,6) et Cogolin (1,4).

L'étude du rythme d'accroissement d'une année à l'autre ne peut malheureusement porter, faute de sources, sur plus que les cinq dernières années. On sait, en gros, qu'après une augmentation régulière à partir de 1928-1930, puis très rapide de 1936 à 1939, suivie d'un fort recul pendant la guerre, les effectifs d'estivants n'ont cessé d'augmenter depuis la Libération. Entre 1952 et 1955 la consommation de farine en juillet et août a augmenté à Cavalaire de 48 %, à Croix-Valmer de 38 %, à St-Tropez de 18 %, à La Garde-Freinet de 4 %; elle a diminué à Gassin et même à Grimaud et Ramatuelle, dont certaines installations touristiques, situées très loin du village, sont ravitaillées en pain par Sainte-Maxime et St-Tropez. Enfin Cogolin accuse une très forte augmentation (44 %) depuis 1954, sans doute liée à la création récente de campings sur son territoire.

Quant à donner des nombres absolus de consommateurs, la chose est évidemment plus délicate. Par référence à la moyenne de mars à mai à Cogolin pendant 5 ans, nous avons trouvé une consommation individuelle de farine de 300 g par jour. Nous basant sur ce chiffre vraisemblable, nous pouvons en déduire l'effectif moyen de chaque commune au mois d'août et, en en défalquant la population municipale, connaître le nombre de touristes et d'estivants qui, *chaque jour*, en moyenne ce mois-là, s'y ravitaillaient. Calculés sur la base 1952-1955, ces nombres sont les suivants :

Cavalaire	3 700	Ramatuelle	300
St-Tropez	3 100	Gassin	280
Croix-Valmer	1 300	Cogolin	270
Grimaud	900	Garde-Freinet	170

Comme on peut admettre qu'il y a largement deux fois plus de touristes du 1er au 15 août que du 16 au 31, les effectifs journaliers de pointe seraient de l'ordre de 5 000 pour Cavalaire et de 4 000 pour St-Tropez [25].

---

[25] Les effectifs obtenus pour Grimaud omettent sans doute une partie des villas et des campings de la rive Nord du golfe, partiellement ravitaillés par Ste-Maxime. Le nombre des fiches de voyageurs relevées à St-Tropez est actuellement de l'ordre de 300 par mois en hiver; il a été de 2 457 en août 1953 et de 5 615 en août 1956. Mais nous ne connaissons ni la durée moyenne des séjours, ni le nombre de personnes concerné par chaque fiche.

Pour approchés qu'ils soient, ces chiffres nous donnent sensiblement la hiérarchie des centres de tourisme, en fonction du nombre des estivants. On voit que St-Tropez héberge et nourrit moins de touristes que Cavalaire; il y passe certainement, chaque jour du mois d'août, beaucoup plus de monde, mais qui n'y séjourne guère ou ne fait qu'une visite de quelques heures. L'ensemble de nos huit communes se divise en deux groupes de quatre, l'un franchement touristique, l'autre beaucoup moins.

Un procédé analogue permet de chiffrer, en gros, le nombre total de touristes qui défilent sur ce morceau de côte au cours de chaque mois et pour toute l'année. Le peuplement minimum est réalisé en novembre; de décembre à mars, de 500 à 1 000 personnes venues du dehors séjournent dans des villas et dans les rares hôtels ouverts; les vacances de Pâques portent l'excédent moyen d'avril à 2 400, ce qui, reporté sur quelques jours, représente une belle invasion (peut-être 10 000 personnes, presque autant que la pointe d'août). Après une baisse en mai, juin rejoint déjà le chiffre d'avril; juillet accuse un excédent moyen de 8 000 personnes, qu'il faut sans doute répartir en environ 4 000 pendant la première quinzaine et 12 000 pendant la seconde; août marque le maximum avec 11 000 (peut-être 15 000 du 1er au 15 et 7 000 du 15 au 31); la chute est déjà rapide en septembre qui dépasse juin de peu (3 000) et se poursuit en octobre (600). Avec un excédent total de 31 000 personnes pour 12 mois et en admettant un séjour moyen de 10 jours, on trouve que de 90 à 100 000 personnes visitent chaque année les environs de St-Tropez. Ces nombres très approximatifs, doivent, nous semble-t-il, être considérés comme des minimums.

Tout cela n'est encore que chiffres bruts. Pour serrer de plus près la réalité il faudrait connaître la répartition entre les diverses formes, les durées de résidence saisonnière et préciser l'origine des estivants. Là encore il faut se contenter d'approximations. En ce qui concerne le mode de séjour, une chose est certaine, c'est l'importance croissante du camping sous toutes ses formes (tente individuelle ou collective, roulotte, village de toile, etc.) qui contraste avec les faibles progrès de l'hôtellerie. A titre d'exemple, on peut admettre que les 3 700 estivants qu'aurait hébergé Cavalaire, en moyenne, chaque jour du mois d'août de ces dernières années, se répartissaient ainsi : 600 personnes dans les hôtels et pensions, 1 200 dans des villas ou des chambres louées par les habitants et 1 900 dans les divers terrains de campings, publics ou privés. Quant à la durée moyenne du séjour, elle varie avec sa forme; en général un mois en villa (mais souvent plus), 15 jours à

3 semaines en hôtel, moins encore en camping. Le principal camping de Cavalaire a vu défiler, en 1954, environ 1 100 familles ou isolés, soit largement 3 000 personnes. Les durées du séjour de chacun se sont réparties de la façon suivante :

1 à 2 jours	12 %
3 à 5 jours	27 %
8 jours	37 %
15 jours	22 %
1 mois	2 %

ce qui fait une durée moyenne de 7 à 8 jours. En 1955, les chiffres ont été de 1 630 familles ou isolés pour une durée moyenne de 11 jours. C'est un des avantages du camping de se prêter à des déplacements plus fréquents du lieu de séjour et de faciliter en même temps le tourisme de transit.

La provenance des estivants est de la plus grande variété. Un comptage des automobiles effectué de 15 à 16 heures, le dimanche 14 août 1955, sur la route reliant Cavalaire à Croix-Valmer, nous a permis d'enregistrer 590 véhicules à moteur, dont 16 % seulement portaient l'immatriculation du département du Var; 21 % venaient de la région parisienne et 11 % de l'étranger. La cartographie des provenances (voir fig. 9) accuse un recrutement qui s'étend le long d'un axe Marseille - Lyon - Paris - Lille, laissant de côté toute la moitié occidentale de la France que d'autres rivages sollicitent. Une répartition analogue peut s'observer parmi les adeptes du camping : à Cavalaire, le même terrain que ci-dessus a recruté 29 % de sa clientèle à Paris, 13 % à Lyon, 4 % à Marseille et 15 % dans le reste du Sud-Est, 13 % dans l'Est et le Nord, 10 % dans le Centre, 6 % à l'étranger; la moitié Ouest de la France n'intervient que pour 7 %.

Quant à l'origine socio-professionnelle des touristes, nous ne disposons que de renseignements assez vagues, le dépouillement systématique des fiches de voyageurs nous ayant été interdit. A part un hôtel de Cavalaire, un autre de St-Tropez et le Golf-Hôtel de Beauvallon, aucun établissement n'attire la clientèle dite de luxe; néanmoins les hôtels ne recrutent guère que dans les milieux aisés, puisque les prix de pension oscillent entre 1 500 et 2 500 F par jour. Il en est de même des villas et des appartements, dont la location est onéreuse (50 à 150 000 F par mois). On voit certes se multiplier les constructions modestes du type bungalow que l'on peut s'offrir pour moins de 2 millions (en 1955). Mais seul le camping, sous ses formes plus ou moins perfectionnées,

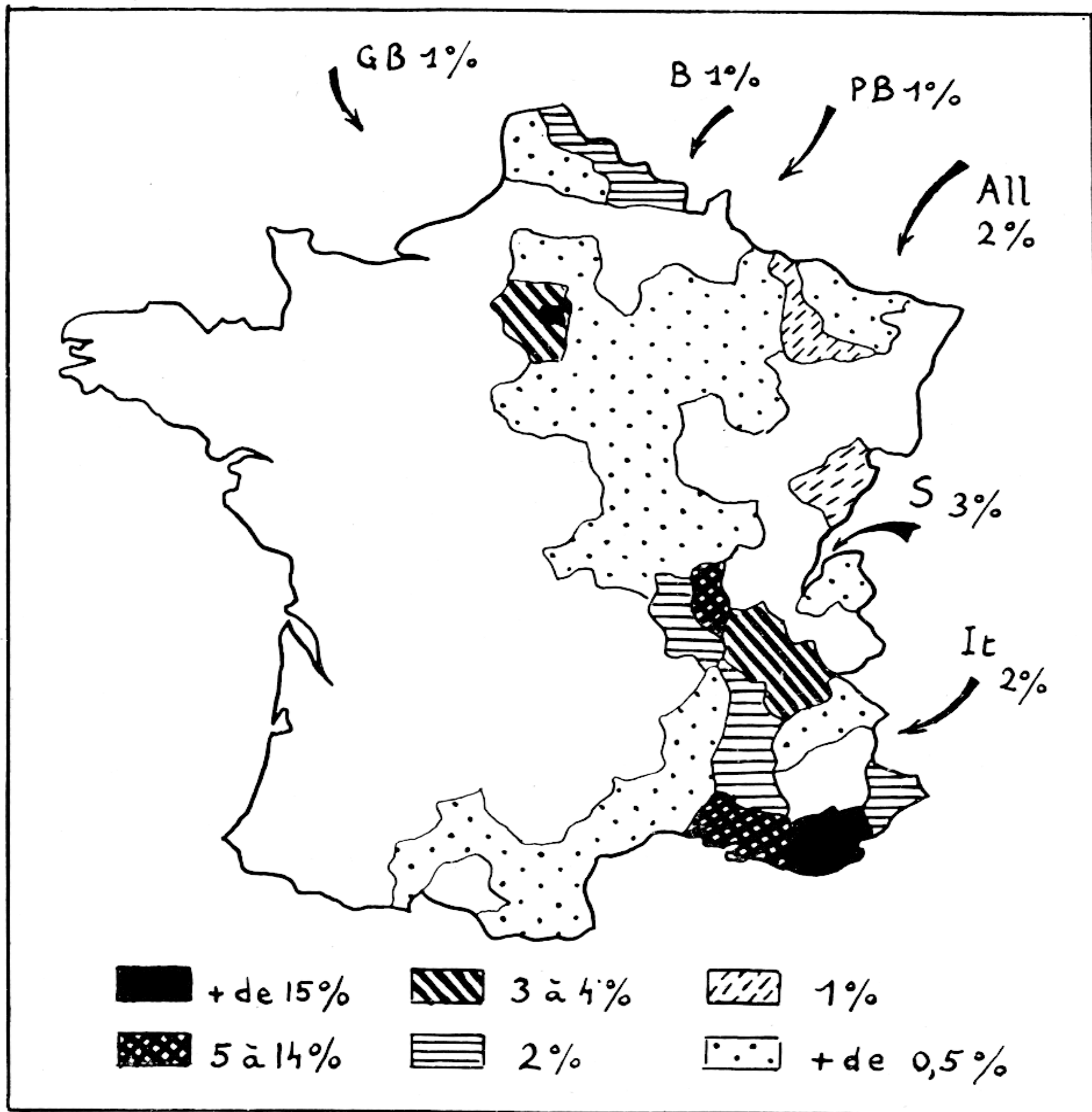


Fig. 9. — Provenance des automobiles recensées le 14 août 1955, de 15 à 16 heures, entre Cavalaire et Croix-Valmer (en pourcentage du total).

se prête à la démocratisation du tourisme; moyennant 40 à 60 F par nuit et l'achat d'un matériel assez vite amorti, il est possible de séjourner sur un terrain aménagé offrant le minimum d'installations sanitaires et de sécurité. Le recrutement du camp susmentionné de Cavalaire a porté en 1954 sur les catégories suivantes:

Fonctionnaires	16 %
Employés	23 %
Commerçants et artisans	20 %
Ouvriers	22 %
Professions libérales	11 %
Etudiants	6 %

Cette répartition ne diffère guère de celle qu'on a pu noter pour les 2 millions et demi de campeurs qui ont sillonné les routes de France en 1955 [26].

C'est cette ruée annuelle des estivants, brève, mais d'une ampleur chaque année croissante, qui tend à devenir non plus même la grande, mais presque la seule affaire de la région. Avec un recrutement plus mêlé et des effectifs considérablement plus importants qu'avant 1914, cette armée de touristes et de résidents saisonniers exige un équipement proportionné à son effectif maximum qui, pourtant, n'est atteint que durant une quinzaine de jours chaque année. Or ce raz de marée périodique n'avait pas été prévu; après la période de rémission de la guerre, son gonflement rapide a surpris une région durement éprouvée par le débarquement du 15 août 1944 et à un moment où les investissements étaient sollicités dans d'autres secteurs que l'équipement touristique. Alors qu'à la fin du XIXe siècle l'aménagement de la côte avait précédé et provoqué l'immigration saisonnière, la réaction, aujourd'hui, est inversée; la clientèle submerge un pays qui s'essouffle à répondre à la demande, et c'est une région en plein effort de réadaptation que nous avons sous les yeux.

L'équipement touristique.

Ainsi stimulés par de nouvelles occasions de profit, les efforts d'équipement se dépensèrent en tous sens et, malheureusement, en ordre dispersé. Spontanément on s'adapta aux conditions nouvelles de la demande, d'autant plus facilement qu'elles se conten-

[26] Pour la France entière en 1955 les campeurs se répartissaient ainsi : professions libérales 10 %, fonctionnaires et cadres 28 %, commerçants 6 %, employés 25 %, ouvriers 28 %, étudiants 3 % (d'après un rapport de M. de Miribel au Congrès int. du tourisme social, Berne, 1956). Sous la direction de M. Hartsch, de Dresde, spécialiste des problèmes de tourisme, nous avons effectué un dépouillement plus approfondi encore de la clientèle du même camping, en classant les provenances et les durées de séjour par catégories sociales. Ce sondage a été trop limité pour pouvoir être significatif, mais la méthode vaut d'être retenue.

taient d'installations plus modestes. L'ère des grands hôtels est close; le Golf-Hôtel de Beauvallon ferme en 1956, après avoir vu sa clientèle diminuer rapidement (509 fiches de voyageurs en juillet-août 1953, 210 en 1955); l'un des deux grands hôtels de Croix-Valmer se transforme en séminaire, tandis que l'autre vivote encore; quelques petits hôtels et pensions s'ajoutent à la liste d'avant 1914, mais sans même doubler le nombre de lits qui existait alors. Qui plus est, au lieu qu'avant la dernière guerre ces hôtels étaient ouverts toute l'année, l'arrêt presque total du tourisme d'hiver a conduit la plupart d'entre eux à fermer 6 mois par an, pour n'avoir à payer qu'une demi-patente. A Croix-Valmer, ancienne station d'hiver, on a distribué en janvier 1956 34 fiches de voyageurs dans les hôtels; le total de juillet-août est passé de 837 en 1953 à 759 en 1956.

En revanche, les progrès sont rapides dans deux directions : résidences familiales autonomes de caractères bourgeois, et grandes installations collectives populaires. Du côté des premières, le temps n'est plus aux villas luxueuses et souvent situées à l'écart de la mer; les constructions nouvelles vont du bungalow le plus élémentaire, à pièce unique, à la villa de 3 ou 4 pièces sans étage. Le type de l'immeuble à appartements commence à peine à apparaître, alors qu'il en existe déjà de très grands au Lavandou et à Sainte-Maxime; mais c'est celui qui permet les profits les plus élevés : un bloc de 9 appartements en location peut rapporter, frais et impôts déduits, environ un million et demi par an, soit un peu plus de 5 % du capital investi. Les établissements collectifs comprennent d'une part les colonies de vacances et aeriums construits par des municipalités ou des organismes spécialisés — ce n'est guère qu'à Croix-Valmer qu'on en trouve — d'autre part et surtout les camps aménagés. Ceux-ci peuvent être de type très varié, municipaux ou privés, pourvus d'installations sommaires ou offrant aux campeurs toute une gamme de commodités : douches, lavoirs, abris, éclairage, terrains de jeu, etc.; on voit même des « villages de toile » installés à l'avance par l'organisme gestionnaire. Enfin, le corollaire de cet équipement résidentiel est évidemment la multiplication des restaurants, cafés, commerces de tout genre, aménagements balnéaires, etc. Alors que le tourisme hôtelier ne les avait guère favorisés, les campeurs constituent une clientèle massive; considérés par les hôteliers comme des indésirables, ils font la fortune des commerçants qui insistent auprès des municipalités pour que soit favorisée cette nouvelle forme de tourisme.

Tels étant les objectifs, quels sont les moyens ? Comme les installations sont, dans l'ensemble, modestes, la grosse affaire est

le sol. Quiconque dispose d'un espace libre convenablement situé est en état de le valoriser rapidement, et c'est précisément parce que la côte des Maures avait été jusqu'ici moins colonisée que d'autres que ces formes nouvelles de résidence ont pu y connaître un exceptionnel essor. Le résultat a été une spéculation sur les terrains qui a fait monter leurs prix d'année en année. Le mètre carré de bord de mer atteint aujourd'hui de 3 à 5 000 F, même à l'écart des agglomérations; jusqu'à un kilomètre de la mer, on le paie encore plus de 1 000 F s'il comporte des aménagements de voirie, d'eau et d'électricité. Seul l'ensemble des caps, du Lardier à Camarat, mal desservi par la route, échappait encore il y a peu de temps à cette spéculation. Elle s'y amorce depuis deux ou trois ans, de même que sur les hauteurs de l'arrière-pays, et l'on commence à voir monter le prix (jusqu'ici de quelques dizaines de francs le mètre) de terrains situés à plusieurs kilomètres de la mer ou de la route, mais avec de belles vues, et qui formeront peut-être un jour la zone de résidence agréable, loin de la cohue du littoral.

L'attitude des propriétaires varie selon la nature de leurs biens et leur plus ou moins grande audace. Ceux qui ne possèdent qu'une maisonnette à Cavalaire lui ajoutent un étage ou deux pour y louer des appartements, ou encore transforment un ancien atelier en logements ou en magasins. Parmi les propriétaires fonciers de la zone littorale, les plus timorés — ou les plus paresseux — se contentent de louer tout ou partie de leurs terres à des gens qui se chargeront de les équiper et conserveront la plus grosse part des bénéfices; d'autres installent un camping ou construisent des bungalows de location; beaucoup lotissent et mettent en vente; parfois, pour éviter les frais d'un lotissement, ils se contentent de détacher ici ou là une parcelle. Les plus rares sont ceux qui continuent une exploitation viticole ou maintiennent en réserve des espaces de bois ou de maquis. Seules les plaines du fond du golfe et de Ramatuelle conservent, même à proximité de la mer, leur habillage de vignes et de mas isolés, cependant que se maintiennent encore, dans les caps, quelques grandes propriétés. Jusqu'ici le Domaine de la Croix semblait constituer une force d'inertie; or il vient d'être vendu à une société d'origine nord-africaine à qui l'on prête l'intention de lotir presque tout et de faire de Croix-Valmer un nouveau Juan-les-Pins. Dans cette course à l'exploitation de l'espace littoral, même ceux qui n'ont rien parviennent à percer, en s'installant, parfois en squatters, sur le domaine maritime, dont la délimitation n'est pas toujours très nette; ils y montent une baraque avec bar et location de matériel de plage; peu à peu ils s'agrandissent, ouvrent un restaurant, louent des chambres. Dépourvues de biens communaux, les municipalités sont les plus

défavorisées, bien qu'elles profitent d'un rendement accru de la taxe locale; les aménagements d'urbanisme exigent l'achat préalable de terrains qu'elles doivent payer très cher; l'administration des Domaines ne leur facilite pas toujours la disposition de leurs plages, préférant louer plus cher à des entrepreneurs privés; et cette paralysie de l'action municipale n'est pas de nature à favoriser un aménagement rationnel.

Tout ce mouvement, on le voit, diffère profondément de celui qui avait présidé à la première mise en valeur touristique, au début de ce siècle; et cela non seulement par son ampleur, mais par sa nature plus morcelée, plus anarchique, et aussi par une part plus grande qu'y prennent les autochtones. En définitive, la structure foncière de 1956 accuse de grandes transformations par rapport à celle de 1914, ainsi qu'il ressort des tableaux ci-dessous :

Nombre de propriétaires (en % du total)

	1914				1956			
	1 ha	1-10 ha	10-50 ha	50 ha	1 ha	1-10 ha	10-50 ha	50 ha
Garde-Freinet	27	51	19	3	34	42	20	3
Ramatuelle .	29	45	21	4	43	39	15	2
St-Tropez ...	78	19	2	—	84	14	2	—
Gassin					45	41	10	3
Cr.-Valmer ..	33	44	18	6	55	34	8	3
Cavalaire ...					80	14	5	2

Nombre de propriétaires non résidants classés par lieu de domicile.

	1914				1956			
	Var	Reste France	Etranger	Tot.	Var	Reste France	Etranger	Tot.
Garde-Freinet	40	15	—	55	68	78	—	146
Ramatuelle .	27	26	—	53	42	177		219
Grimaud ...	63		2	65	268		11	279
St-Tropez ...				96				458
Gassin					46	94	5	145
Cr.-Valmer ..	30	135	8	173	10	161	14	185
Cavalaire ...					28	237	16	281
				442				1 713

Pourcentage du sol appartenant aux non-résidants [27].

	Superf. totale (ha)	1914 %	1956 %
Garde-Freinet	7 300	6	17
Cogolin	2 700	?	28
Grimaud	4 300	17	29
Ramatuelle	3 400	22	30
St-Tropez	1 100	20	38
Gassin	2 300		37
Croix-Valmer	2 200	27	60
Cavalaire	1 500		54

De 1914 à 1956 le jeu des lotissements et des détachements de parcelles a accru le morcellement, non pas tant à St-Tropez, où il était déjà très poussé, qu'à Cavalaire et à Croix-Valmer où la fièvre spéculative a atteint son plus haut degré; au contraire la structure se modifie à peine à La Garde-Freinet. Dans le même temps, le nombre des propriétaires domiciliés hors de la région a quadruplé; même à La Garde-Freinet il a presque triplé, mais il s'agit en bonne partie d'émigrants restés propriétaires : la forte proportion de domiciliés dans le Var est là pour l'attester. Partout a augmenté la part de la superficie que détiennent ces propriétaires non-résidents, mais nulle part autant qu'à Cavalaire et à Croix-Valmer. D'autre part, alors qu'en 1914 ils possédaient souvent de vastes ensembles de 20, 50 ha et plus, notamment sur Ramatuelle et sur Gassin, aujourd'hui les 4/5 d'entre eux se contentent des quelques ares sur lesquels ils bâtissent leur maison et les grandes propriétés foraines commencent à leur tour à se démembrer.

Cette évolution, cet effort d'équipement touristique sont plus ou moins poussés et diversement orientés selon la commune considérée. La position du finage par rapport aux plages et aux routes, la réputation acquise dans la phase antérieure, la structure foncière, la mentalité des autochtones et celle des touristes, tout cela se combine pour donner à chaque station une physionomie originale. Plutôt que par localité, c'est par secteur littoral qu'il faut les décrire.

Une partie de la côte (fig. 10) est restée ce qu'elle était déjà au début du siècle, c'est-à-dire une zone de résidence saisonnière aisée, mais avec un développement bien plus poussé. Les ensembles

---

[27] Nous excluons toujours ceux qui résident dans les communes limitrophes.

0 5 km

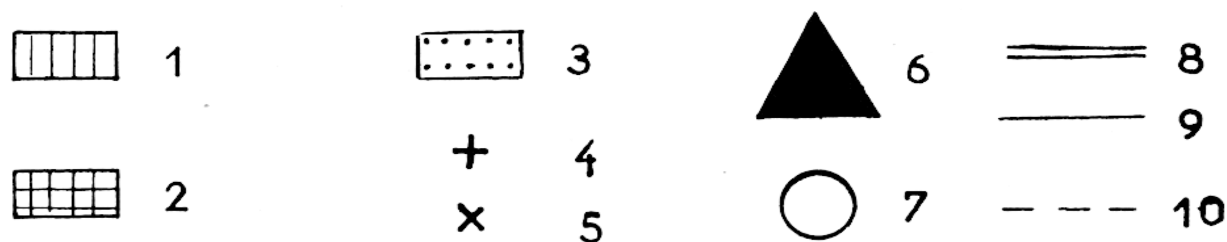


Fig. 10. — Essai de « Zonage » du tourisme et de la villégiature.

1 Résidence saisonnière aisée.
2 *Idem,* mêlée de tourisme populaire.
3 Zone d'extension possible de la résidence saisonnière.
4 Campings existants.
5 « Village de toile ».
6 Agglomération ancienne en voie de colonisation par le tourisme.
7 Centre de commerces touristiques.
8 Route à grande circulation.
9 Route étroite, bien entretenue.
10 Route dont l'ouverture semblerait indiquée.

les plus homogènes de belles villas, dans des parcelles assez vastes, se trouvent sur le bord Nord du golfe, entre Beauvallon et Sainte-Maxime, dans les collines qui entourent St-Tropez au Sud et à l'Est, et sur le versant de Croix-Valmer qui descend à la mer, jusqu'à la plage de Gigaro. A Grimaud, grâce à Beauvallon, les villas évaluées à plus de 5 000 F de revenu cadastral (révision de 1943), c'est-à-dire les villas vraiment luxueuses, représentent en 1956 près du quart des maisons possédées par des non-résidants (à Cavalaire 9 % seulement). Même les rares camps aménagés que l'on trouve sur ces parties de la côte sont plus confortables, plus chers et trient leur clientèle.

Cavalaire et ses abords ont pris depuis la guerre un tour plus populaire. Les quelques grandes et belles villas du début du siècle et les hôtels qui s'y étaient joints avant 1914 sont aujourd'hui noyés au milieu d'une masse de petites maisons qui ont poussé à un rythme accéléré : le nombre des permis de construire délivrés chaque année a été de l'ordre de 15 en 1948, de 25 à 30 entre 1951 et 1954, de 40 en 1955 et 1956, soit plus de la moitié de ce qui se faisait à Ste-Maxime et à St-Tropez, pourtant 3 et 5 fois plus peuplés. D'autre part, certains propriétaires, plutôt que de lotir celles de leurs parcelles qui cernent l'agglomération, ont préféré y installer des terrains de camping dont la clientèle très mêlée surpeuple la plage et favorise l'éclosion de multiples petits restaurants et commerces de tout genre. Dans cette deuxième poussée touristique qu'il connaît, Cavalaire en est presque encore au stade pionnier; des baraques hâtivement édifiées voisinent avec des immeubles d'aspect urbain; la croissance harmonieuse de l'agglomération est bloquée par les terres d'un propriétaire qui a depuis longtemps abandonné les cultures de primeurs et de fleurs qu'il y pratiquait, mais sans vouloir entamer son patrimoine foncier. Peu à peu les abords de la plage qui s'étend à l'Est se peuplent de villas et de restaurants; la municipalité de La Croix a créé un grand camping à l'autre extrémité, sur un terrain loué, en attendant le lotissement général que l'on annonce.

Des aspects semblables, mais encore plus embryonnaires, s'observent en certains points de l'immense plage de Pampelonne. Mais, à ces exceptions près, tout l'ensemble de caps et de plages qui forment le Sud-Est de la presqu'île de St-Tropez est encore presque désert. Quelques fermes, quelques ruines d'anciennes redoutes militaires, deux ou trois grandes villas coupées du monde — l'une d'elles, somptueuse il y a 50 ans, est en ruines — attestent une vie agricole et une fonction résidentielle anciennes; mais ni le chemin de fer ni la route n'ont encore atteint ces caps qu'on ne

gagne que par quelques mauvais chemins. Là subsistent de grandes propriétés forestières, d'ailleurs ravagées par les incendies. On en est encore, à peu près, au stade de 1890; mais il suffirait qu'une route littorale soit établie pour que la colonisation commence et des bruits courent déjà à propos de grands lotissements qui y seraient envisagés. La même situation caractérise les hauteurs qui dominent au Nord et à l'Ouest la baie de Cavalaire; le moment viendra sans doute bientôt où l'équipement routier se perfectionnera dans l'intérieur, entraînant le morcellement et le repeuplement de cette zone dont les fermes avaient été abandonnées au siècle dernier.

Restent, enfin, les agglomérations anciennes. A part St-Tropez, elles sont toutes, on le sait, loin de la mer; ceux qui séjournent à Grimaud ou même à La Garde-Freinet avec l'intention de prendre des bains de mer le font parce que les prix des hôtels sont inférieurs. Mais ce qui, surtout, attire là les étrangers c'est le pittoresque du cadre et la jouissance loin du bruit d'un beau panorama. Au sommet de ces nids d'aigle, l'émigration des autochtones a multiplié les maisons abandonnées; ces demi-ruines dont personnes ne voulait il y a encore quelques années commencent maintenant à être rachetées, et très cher [28], par des artistes, des littérateurs, de riches étrangers, qui y introduisent le confort, tout en respectant l'aspect extérieur de l'étroite maison, prise dans la masse du village perché. Des boutiques d'antiquaires, de petits restaurants couleur locale commencent à apparaître à Gassin, à Ramatuelle, à Grimaud, signe que leur attrait déborde dès maintenant la poignée d'amateurs qui les fréquentaient jusqu'ici. Phénomène classique dans les arrières de la Côte d'Azur et qui commence à gagner les Maures.

A St-Tropez ce stade est largement dépassé (phot. 2). Il y a 25 ans c'était encore le rendez-vous des artistes-peintres, avant de devenir, peu avant la guerre, celui des excentriques de tout genre où le milliardaire en mal d'originalité voisinait avec Montparnasse, puis St-Germain des-Prés. Aujourd'hui sa clientèle est plus rangée, à la fois embourgeoisée et démocratisée. Mais les familles préfèrent la baie de Cavalaire, Ste-Maxime et le Lavandou. L'hôtellerie s'est peu développée à St-Tropez, les constructions neuves sont à peine plus nombreuses qu'à Cavalaire. Les vrais amateurs transforment une maisonnette de vignerons dans l'arrière-pays ou s'installent dans une maison de la vieille ville, qu'ils modernisent et surélèvent d'un étage pour avoir de la vue.

---

[28] A Ramatuelle une maison qui se serait vendue 50 000 F il y a encore 5 ans a trouvé récemment preneur pour 1 million.

Au moment du recensement de 1954, sur les 960 maisons de la ville, 160 étaient des résidences saisonnières, ainsi que 230 des 450 maisons dispersées aux alentours. Par ailleurs, une bonne partie de la clientèle riche est celle des yachts qui, au nombre de plus de cent, s'alignent dans le bassin du port et constituent des habitations saisonnières de luxe beaucoup plus que des engins de sport nautique. Mais, avant tout, St-Tropez est sur cette côte le lieu où l'on s'amuse, où l'on vient de loin passer quelques heures à flâner sur le port, à s'attabler à la terrasse du célèbre Sénéquier ou dans une boîte de nuit. Ainsi s'explique à la fois l'embouteillage chronique de la vieille ville par des milliers d'automobiles et le nombre relativement réduit d'estivants qui y séjournent longuement.

Le tourisme commence donc à poser sa marque non seulement sur le littoral même, mais aussi dans l'intérieur; on saisit dès maintenant l'amorce d'une extension de l'emprise touristique sur une zone bien plus profonde qu'à l'époque du petit chemin de fer. Et c'est en fonction de cette invasion périodique des étrangers que se transforment, plus vite encore qu'avant 1930, toutes les structures sociales, démographiques, économiques de la région.

Les transformations internes.

Que deviennent dans tout cela les autochtones et l'économie relativement diverse qui a été décrite plus haut ?

Tandis que le chemin de fer l'avait un moment revigoré, l'automobile a définitivement tué le trafic commercial du port de Saint-Tropez. La pêche elle-même est en pleine décadence. Au lieu des 500 marins et pêcheurs du milieu du XIXe siècle, on n'en trouve plus qu'une centaine, dont près de la moitié a plus de 50 ans et les 3/4 plus de 40 ans. Au marché aux poissons, les caisses marquées Lorient fournissent la grosse masse des besoins et les pêcheurs locaux se bornent à approvisionner en poissons fins les restaurants de la côte. Le port a dû néanmoins augmenter récemment sa capacité d'accostage, car le nombre de yachts de plaisance ne cesse de s'accroître; des droits de quai moins élevés qu'à Cannes en font un rendez-vous de plus en plus apprécié.

Déclinante aussi la culture des légumes, des fruits et des fleurs. La concurrence déjà signalée n'a fait que s'accentuer et les jardiniers de St-Tropez ne suffisent même pas à satisfaire la consommation locale. Seules quelques grandes exploitations consacrent aux pêchers quelques-unes de leurs parcelles; une société de

Grasse a récemment défriché quelques hectares de maquis, à Gassin, pour y planter des mimosas greffés destinés aux usines de parfum. Tout cela est peu de choses. Des serres abandonnées sur l'adret de Croix-Valmer, d'anciennes terrasses irriguées livrées au camping à Cavalaire expriment bien l'arrêt — peut-être provisoire ? — de ce qui avait été l'activité novatrice du début du siècle. A fortiori n'est-il plus question de céréales, et presque plus d'élevage.

En revanche, deux productions, une mineure, les marrons, et une majeure, le vin, sont largement commercialisées. La châtaigneraie de La Garde-Freinet s'est réduite et ses arbres sont presque tous plus que centenaires. Ses fruits sont vendus sous le nom de « marrons du Luc », car la gare du Luc, sur la grande ligne, centralise les expéditions. Le commerce des châtaignes et des marrons est aux mains de 4 négociants qui rassemblent et trient la cueillette que leur apportent chaque soir les propriétaires entre le début d'octobre et la fin de novembre. La production de La Garde, qui se chiffre par quelques centaines de tonnes, est vendue dans toute la France, et jusqu'en Suisse et en Belgique, à des confiseurs, des épiciers et des grilleurs. La plupart des négociants en marrons sont en même temps fabricants de bouchons et marchands de bois; il y a peu de temps ils étaient encore, en plus, sériciculteurs et vendaient de l'huile d'olive. Plus que jamais l'activité de La Garde-Freinet se concentre sur la forêt. A part les quelques saisonniers nécessaires pour la récolte des marrons, ce type d'exploitation exige beaucoup moins de main-d'œuvre que l'ancienne polyculture, d'où le dépeuplement et l'abandon presque complet des écarts; mais l'économie reste saine.

La vigne, elle, fait des progrès constants. Là où les cadastres ont été révisés, ils accusent une grande extension depuis 1914 : 850 ha à Grimaud contre 530, 985 à Ramatuelle contre 870, 720 à Cogolin contre 410. Progrès d'autant plus remarquables qu'en 1914 déjà la vigne couvrait bien plus d'espace qu'au XIXe siècle. La plaine du fond du golfe, celle de Ramatuelle revêtent maintenant un aspect de bas Languedoc. Ici et là, des défrichements récents, mordant sur le maquis, portent de jeunes ceps. Phénomène étonnant à première vue, quand on connaît les difficultés de la viticulture méditerranéenne en général. Mais l'explication est simple : il n'y a pas ici de problème de débouchés; le consommateur vient au producteur, sous la forme des 100 000 touristes qui se succèdent chaque année dans la région et doublent la population locale. Le vin produit, rouge, rosé ou blanc, a de 10° à 12°; dans les meilleurs terroirs il atteint parfois 13° et 14°; il est donc,

dans l'ensemble, supérieur à la production courante du bas Languedoc. Les rendements moyens oscillent entre 30 et 50 hl à l'hectare. A côté du vin ordinaire, on fait avec les plants greffés un vin dit de « qualité supérieure » (Côtes de Provence), qui requiert un minimum de 11° et un rendement maximum de 40 hl. Certains domaines (La Croix, Minuty, etc.) fabriquent un cru classé. Mais l'écart des prix de vente à la production est trop faible entre le V D Q S (payé 40 F le litre aux vignerons par la coopérative de Grimaud en 1956) et le vin ordinaire (payé 36 F), ce qui montre bien que ce dernier lui-même n'a pas de peine à s'écouler. S'y ajoute un peu — trop peu — de raisin de table. La structure de ce vignoble n'a guère varié au cours des cinquante dernières années. La seule grosse propriété, celle du domaine de La Croix, avec 125 ha de vigne, a dû assumer de gros frais pour reconstituer ses vignes au lendemain du débarquement de 1944 qui les avait ravagées; elle emploie en permanence environ 30 ouvriers; malgré la qualité excellente de sa production, sa gestion est, paraît-il, déficitaire, ce qui expliquerait la vente récente du domaine par ses créateurs lyonnais. Plus saine semble l'économie des quelques domaines de 20 à 30 ha qui existent toujours à Ramatuelle et à Gassin. Mais la grosse masse de la production est le fait des petits et moyens vignerons; la plupart sont propriétaires et complètent, s'il y a lieu, leurs revenus comme métayer chez un voisin mieux pourvu. La généralisation des caves coopératives leur permet de n'être plus que des producteurs de raisins et d'en recevoir le maximum de rémunération possible. Aux caves de St-Tropez et de Cogolin s'est ajoutée en 1932 celle de Grimaud et, en 1956, celle de Ramatuelle. La coopérative de Grimaud, une des plus importantes du Var, peut contenir 55 000 hl; elle rayonne sur l'ensemble de la région de St-Tropez et groupait 360 coopérateurs en 1955, 400 en 1956. Ses réservoirs complètement vides en été 1956 attestaient que la vente n'avait pas été difficile. Des travaux récents vont permettre de séparer les vins de degré élevé et l'on pourra envisager leur vente en bouteille, ce qui assurerait un meilleur prix au producteur. Au total, près des 3/4 des raisins de la région sont vinifiés en coopérative, c'est-à-dire une proportion bien plus forte que dans l'Hérault [29].

L'industrie n'est pas non plus en mauvaise posture. Certes le nombre des fabriques de bouchons ne cesse de diminuer, à mesure que le perfectionnement des machines accroît la concentration; par ailleurs la qualité insuffisante du liège local et les méfaits des

[29] Nous renouvelons ici nos remerciements à M. Raphaël, directeur de la coopérative de Grimaud, pour le bon accueil qu'il nous a réservé.

incendies exigent l'importation de lièges du Portugal, d'Espagne, de Corse et d'Afrique du Nord. Mais les 3 fabriques qui subsistent à La Garde-Freinet, avec 45 ouvriers en tout, et la grande fabrique de Cogolin (41 ouvriers) ont une production qui doit équivaloir celle des centaines de bouchonniers du XIXe siècle qui travaillaient à la main. La fabrication se diversifie en fonction d'une demande de plus en plus exigeante, mais les débouchés semblent, pour le moment, assurés. A Cogolin les deux fabriques de pipes et celle de tapis ont été revigorées par le mouvement touristique. Par ailleurs la société Pennaroya est en train de remettre en exploitation la mine de plomb argentifère et de zinc qui se trouve à 2 km à l'Ouest du village; de grands travaux sont en cours et l'on prévoit d'employer, à partir de 1957, environ 150 ouvriers, en vue de l'extraction de quelque 400 000 t de minerai à 6-7 % de teneur. Mais la grande affaire reste l'usine de torpilles du fond du golfe [30]. Des agrandissements récents ont porté les effectifs à 6-700 ouvriers et employés permanents auxquels s'ajoute du personnel temporaire. Cette importante offre sur le marché de la main-d'œuvre a permis de résorber une partie des travailleurs libérés par l'arrêt des activités maritimes et des constructions navales à St-Tropez. Malgré cela l'usine doit recruter dans toute la région et une armée de cars transporte chaque jour le personnel vers des résidences parfois très éloignées. Le logement des ouvriers pose en effet un difficile problème dans cette contrée où le tourisme accapare tout et fait monter les loyers. Cogolin, peu touché par ce mouvement, tend de plus en plus à se spécialiser dans la résidence ouvrière; la commune a réalisé deux lotissements sur lesquels se sont récemment construites des dizaines de petites maisons bénéficiant de la loi Courant. Etrange contraste avec ce qui se pratique juste à côté ! Mais ce fond du golfe, autrefois marécageux, est sans beauté et n'aurait sans doute jamais attiré la clientèle touristique.

La vigne et l'industrie attestent donc que les activités proprement autochtones ne sont pas éteintes. N'empêche que le tourisme et tout le mouvement commercial qui l'accompagne viennent aujourd'hui de loin en tête des diverses fonctions économiques de la contrée. Cette migration saisonnière des consommateurs français a entraîné une prolifération du secteur « tertiaire » : commerçants, transporteurs, hôteliers et restaurateurs, femmes de ménage, loueurs de tous genres de services, parasites de toute espèce. La branche la plus active de l'industrie lui est elle-même liée : c'est le bâtiment. On a pu calculer que le rendement de la taxe locale était, à population égale, de 2 à 7 fois supérieur dans les

---

[30] L'usine de câbles de St-Tropez a été arrêtée après 1918.

communes côtières du Var à ce qu'il est dans celles de l'intérieur [31]. De fait la structure professionnelle reflète fidèlement la place tenue par le tourisme dans la vie de la localité (voir tableau ci-dessous). De toutes nos huit communes, la moins transformée à cet égard c'est Ramatuelle, qui reste à l'écart de la grande circulation automobile et ne possède aucun hôtel; les 3/4 de la population active vivent de la viticulture; très peu de monde va à l'usine. La Garde-Freinet, bien qu'à peine plus touchée par le tourisme, conserve une structure professionnelle plus diversifiée, encore que la part du secteur primaire soit devenue bien plus importante qu'il y a 50 ans. Gassin et Grimaud n'ont plus une majorité d'agriculteurs; l'attrait de l'usine y est un peu plus fort et la proportion des retraités et sans profession y est énorme; mais le nombre des commerçants reste faible, à Gassin surtout. A Cogolin les progrès de la vigne ont porté la part du secteur primaire plus haut qu'elle n'était avant 1914; ses commerçants sont relativement nombreux, mais d'un tout autre type que ceux des stations balnéaires; la présence d'un marchand de meubles, de deux grossistes en beurre et fromages, de même que de deux médecins, deux dentistes, deux pharmaciens montre que Cogolin n'a pas tout à fait perdu son rôle de petit centre local. C'est St-Tropez, Croix-Valmer et Cavalaire qui accusent le plus fort accroissement des commerces et des services, mais, cette fois, en fonction du seul tourisme.

Structure professionnelle en 1954
(en % des chefs de ménage)

	Agric. et pêche	Artis. et ind.	Comm. et serv.	Sans prof.
Ramatuelle	73	7	8	11
Garde-Freinet	61	14	12	14
Gassin	45	17	12	25
Grimaud	31	20	20	30
Cogolin	45	26	23	6
Croix-Valmer	28	26	29	17
Cavalaire	20	22	30	8
St-Tropez	13	28	38	21

Derrière ces chiffres anonymes se cachent des bouleversements sociaux bien plus amples. La fortune a souri aux audacieux,

---

[31] D'après un rapport inédit de M. Berhault, aimablement communiqué par la Préfecture du Var.

même partis de très bas : tel Piémontais arrivé comme manœuvre et devenu maçon voit son fils débuter comme contremaître, puis faire fortune comme entrepreneur, cependant que son petit fils devient médecin; tel autre qui a commencé en louant des parasols sur la plage parvient assez vite à se faire loueur de bateaux, puis se lance dans la spéculation foncière. Ceux qui sont partis de plus haut, artisans, petits commerçants, parviennent à vivre du revenu que leur procure leur atelier transformé en meublé ou bien ouvrent ici et là des succursales. Au contraire, les hôteliers, qui autrefois tenaient le haut du pavé, ne voient pas sans aigreur les commerçants et les entrepreneurs gagner plus d'argent qu'eux. Quant aux propriétaires-exploitants, beaucoup se laissent tenter par la hausse du prix des terres, vendent et s'en vont.

De fait, cette évolution sociale se double de bouleversements démographiques et l'on assiste à un renouvellement de la population plus profond encore que celui de la phase précédente [32]. De 1931 à 1954 l'ensemble de notre région ne gagne que 300 habitants; St-Tropez s'accroît de 400 âmes, Croix-Valmer et Cavalaire de 300 à eux deux; Grimaud et Ramatuelle changent à peine; Cogolin perd 160 habitants et La Garde-Freinet près de 200 (fig. 5). Changements de peu d'ampleur. Mais si l'on analyse leurs facteurs, on s'aperçoit que cette relative stabilité masque d'amples migrations. Presque partout les décès l'emportent sur les naissances et le bilan migratoire est largement positif dans toutes nos communes à partir de 1931, même à La Garde-Freinet et à Cogolin dont la population diminue. Mais ce n'est là que la résultante de déplacements bien plus importants, car l'immigration s'accompagne d'une forte émigration. Il suffit pour s'en assurer de considérer la répartition des habitants d'après leur lieu de naissance (tableau ci-dessous) : nulle part, même dans les villages agricoles comme Ramatuelle, les autochtones ne représentent la moitié des plus de 20 ans; à Cavalaire et à Croix-Valmer ils n'en constituent pas même le cinquième. Le recrutement des immigrants est surtout régional pour Ramatuelle (50 % sont nés en Provence) et encore à Cogolin (43 %); mais partout ailleurs l'emportent largement les arrivées du reste de la France et de l'étranger. A Cavalaire et à Croix-Valmer 54 et 62 % de la population âgée de plus de 20 ans sont nés hors de la Provence. Si l'on songe par surcroît qu'une bonne

[32] Le développement qui suit repose sur le dépouillement complet des registres d'état-civil et des listes nominatives. Pour ne pas alourdir notre texte, nous nous sommes bornés à donner les conclusions qui s'en dégagent. Mais nous tenons les chiffres détaillés à la disposition de quiconque s'y intéresserait.

partie de ceux qui sont nés sur place sont les enfants des immigrés du début du siècle, on mesure à quel point la part des véritables indigènes est devenue réduite. On estime à une centaine le nombre des vieilles familles qui subsistent à St-Tropez et dont certaines portent encore le nom de l'un des fondateurs génois.

Lieu de naissance des habitants âgés de plus de 20 *ans en* 1955 (*en % du total*).

	sur place	Provence	reste France	Etranger
Ramatuelle	43	28	8	20
Cogolin	33	29	11	28
St-Tropez	30	29	24	17
Gassin	24	28	15	32
Croix-Valmer	19	19	38	24
Cavalaire	18	28	30	24

Que sont devenus les autochtones ? Une partie des familles s'est éteinte par le jeu de la dénatalité; on a vu plus haut l'impressionnant vieillissement démographique à La Garde-Freinet dès le XIXe siècle; s'il était possible de calculer à part le mouvement naturel de la population anciennement implantée, on trouverait à coup sûr un excédent de décès bien plus fort que ce qu'il est dans l'ensemble. Mais beaucoup aussi sont partis. Il n'y a plus guère de place aujourd'hui pour ce peuple de paysans et de chasseurs qu'avait décrit un Jean Aicard, non plus que pour les marins et les artisans de St-Tropez. Quelques-uns se sont adaptés à la viticulture moderne; rares sont ceux qui ont abandonné leur ferme pour se mettre, d'une façon ou d'une autre, à s'enrichir aux dépens des touristes. La plupart des cas d'ascension sociale tels que ceux que nous avons évoqués plus haut sont le fait d'immigrés récents. Les autochtones n'ont pas été capables de transformer radicalement sur place leur façon de vivre. Beaucoup des mieux lotis ont vendu leurs terres — trop tôt, souvent, pour vraiment faire une affaire — et sont partis. Quant aux plus misérables, quelques-uns ont été recueillis par l'usine de torpilles; mais la plupart ont fui cette région où le tourisme faisait monter le coût de la vie et le prix des loyers. On les retrouve à Toulon, à Marseille, à Paris. Ceux qui les ont remplacés, ce sont d'une part des étrangers, Italiens avant tout, d'autre part des gens venus d'un peu partout, presque autant du reste de la France que des départements provençaux. Malgré le jeu des naturalisations, les étran-

gers sont encore, en 1956, plus de 200 à St-Tropez, plus de 100 à Cogolin et à Grimaud, plus de 50 dans chacune de nos autres communes; ils sont ouvriers agricoles, bûcherons, maçons à la première génération, s'assimilent vite et réussissent souvent à s'élever dans l'échelle sociale. Les Français sont des commerçants, des hôteliers, des médecins, architectes, etc. qui d'emblée fournissent les cadres de la nouvelle économie. Mais ce sont aussi, pour une forte part, des retraités, de petits rentiers qui viennent s'établir là pour finir leurs jours. Le résultat est que cette population résidente, qui pourtant s'accroît, accuse un vieillissement très net (fig. 11). Il est plus fort, naturellement, dans les communes déclinantes comme La Garde-Freinet ou Cogolin; mais partout (voir tableau ci-dessous) la tranche de 40 à 59 ans est la plus nombreuse. A La Garde-Freinet la pyramide est même entièrement inversée.

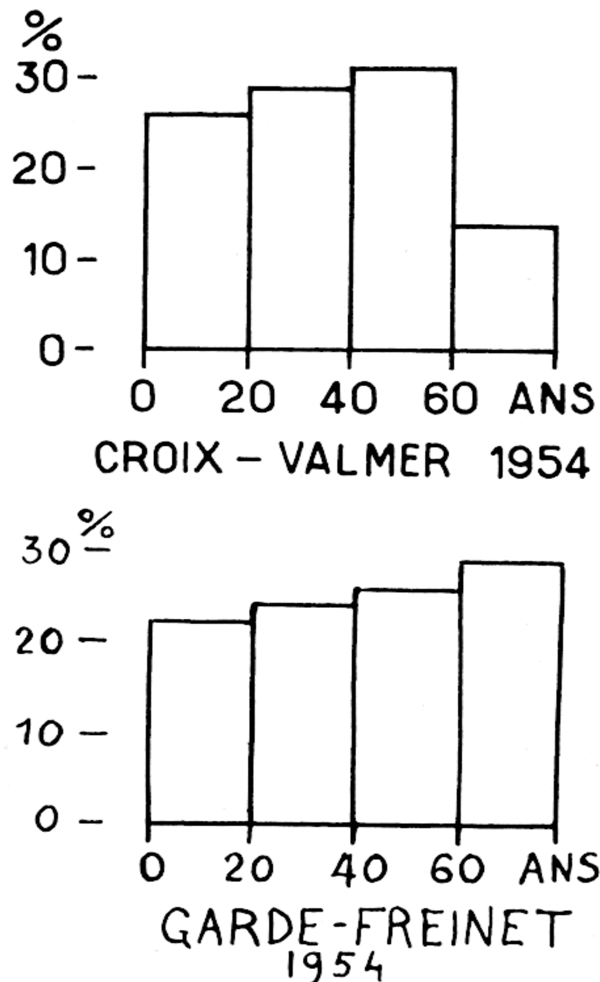


Fig. 11.

Composition par âges en 1956 (en % de la population totale).

	0-19 ans	20-39 ans	40-59 ans	60 ans et +
Garde-Freinet	22	24	26	29
Cogolin	22	26	27	26
Grimaud	24	25	29	22
Cavalaire	25	24	30	20
Croix-Valmer	26	29	31	14

Ainsi, bien que St-Tropez et sa ceinture de nids d'aigle gardent leur archaïsme charmant, bien que les vieux Tropéziens conservent avec amour leurs traditions et leur folklore, c'est un pays nouveau, habité par une population presque entièrement renouvelée qui s'est constitué. Le tourisme n'est pas seulement une invasion périodique de quelques semaines qui s'écoule sans laisser de traces; il a été, il est encore un puissant outil de transformations internes et il n'affecte plus seulement une étroite bande de terre, le long d'une voie ferrée. Et même indépendamment de lui des activités nouvelles sont nées : mines, industries, viticulture spécialisée. Mais tout ceci est encore mouvant, en pleine crise de croissance; la transformation de caractère linéaire du début du siècle tend à faire place à une transformation générale, mais qui est encore très imparfaite, hétéroclite, anarchique. Les principaux problèmes qui se posent aujourd'hui sont des problèmes d'aménagement du territoire.

Perspectives d'avenir et problèmes d'aménagement.

L'année 1956 n'est qu'un moment dans une évolution en cours, dont nous avons tenté de retracer les dernières phases, les plus mouvementées. Il est évident qu'on ne s'arrêtera pas là. La révolution touristique est en plein déroulement, les effectifs d'estivants s'accroissent sans trahir le moindre essoufflement; bien au contraire, tout fait prévoir l'accélération du rythme : allongement des congés payés, lente élévation du niveau de vie, multiplication des automobiles, vogue croissante des bains de soleil et du camping. Mais l'accueil d'étrangers n'est pas la seule activité du pays, et il serait regrettable de vouloir tout lui subordonner. La viticulture est en pleine santé; la forêt continue, malgré les incendies, à livrer du liège, des châtaignes, un peu de bois; l'industrie est bien vivante et l'exploitation minière prometteuse. Une politique d'aménagement du territoire ne peut ignorer tout cela; bien au contraire,

elle n'aboutira à un résultat valable qu'en favorisant cette multiplicité de productions et de services.

Le présent travail n'a d'autre prétention que de servir d'introduction au choix et à la mise en pratique d'une telle politique, dont les modalités incombent à des spécialistes. Nous croirions cependant avoir fait œuvre inachevée si nous n'indiquions pas au moins les directions dans lesquelles, à la lumière de ce qui précède, un effort d'aménagement de l'espace devrait se poursuivre, dans l'hypothèse du maintien de la conjoncture actuelle et de la stabilité de notre système économique.

D'abord s'impose évidemment la poursuite de l'équipement général. Un gros retard avait été pris lors de la ruée inattendue des estivants en 1936-1939 et la guerre avait empêché de le rattraper. Depuis lors la modernisation du réseau de distribution électrique se fait activement; certaines communes, comme Cavalaire, installent le tout-à-l'égout dans leur périmètre d'agglomération; les P.T.T. commencent à enterrer leurs câbles téléphoniques. Le plus grave problème était évidemment celui de l'approvisionnement en eau. L'eau souterraine ne manque pas le long de la côte et les producteurs de primeurs n'avaient pas eu de peine à trouver sur place, par pompage, de quoi arroser leurs terrasses. Mais l'urbanisation croissante de certains secteurs ne pouvait s'accommoder d'un système de puits individuels, qui n'aurait pas tardé d'ailleurs, en certains points, à assécher la nappe locale. Par chance, de puissantes nappes artésiennes ont été signalées par les géologues, peu avant 1930, dans les vallées qui débouchent sur le golfe. Une compagnie des eaux s'est constituée à Ste-Maxime qui, au moyen de trois usines de pompage, est en mesure d'assurer le ravitaillement en eau d'une population très largement supérieure à l'actuelle, estivants compris. Elle augmente chaque année la longueur de ses conduites de distribution, le nombre de ses abonnés et celui des mètres cubes mis en œuvre, ainsi qu'en témoignent les chiffres ci-dessous valables pour les usines de Grimaud, qui ravitaille le golfe, et de Cogolin, qui ravitaille la côte de Pramousquier à Ramatuelle [33].

[33] Ces chiffres ont été aimablement fournis par la Compagnie des Eaux de Ste-Maxime.

Nombre de 1 000 m³ d'eau mis en œuvre.

	Usine de Grimaud	Usine de Cogolin
1939	525	104
1946	609	236
1950	669	252
1954	721	319

Enfin l'équipement routier est sans cesse perfectionné par les Ponts et Chaussées. Une série de rectifications de tracé, en cours d'achèvement, font maintenant de la Corniche des Maures une route comparable à celle des grands itinéraires nationaux; les petites routes qui serpentent entre Croix-Valmer et St-Tropez par Ramatuelle ont été goudronnées; la route de La Garde-Freinet, qui est la voie d'accès normale à St-Tropez pour les usagers de la N. 7, est aussi « roulante » qu'il est possible dans ce passage accidenté.

En dehors de ces services publics, dont le perfectionnement est nécessaire en toute hypothèse, que fait-on et que pourrait-on faire qui concilie à la fois l'intérêt des habitants et celui de l'économie nationale ? L'effort peut porter, et porte en fait, dans deux directions, les activités productrices et le tourisme.

Du côté des premières, l'agriculture est toujours bien vivante, quoique les espoirs suscités voici cinquante ans par la production des primeurs et des fleurs aient été en bonne partie déçus. La viticulture a presque atteint son maximum d'extension possible et dans de bonnes conditions économiques, grâce aux coopératives. Une reconversion partielle s'impose ici beaucoup moins qu'en bas Languedoc où tout — relief, sols, possibilités d'irrigation en grand, structure économique et conditions commerciales — s'y prête bien mieux que sur cette côte où la surproduction de vin n'existe pas. Mais on pourrait encore développer avec succès la culture fruitière, si l'on mettait l'accent sur les fruits — pêches jaunes, melons, raisins de table — dont la maturation coïncide avec la saison touristique. Quant aux châtaigniers de La Garde-Freinet, leur production s'écoule toujours sans difficulté; il serait souhaitable que se répandent plus encore les plantations de cette espèce anti-feu.

Ceci nous amène à la forêt [34]. On a vu plus haut comment l'abandon des fermes montagnardes et de leur système agro-sylvo-

---

[34] Nous remercions M. l'Ingénieur principal des Eaux et Forêts de Draguignan des intéressants renseignements qu'il nous a donnés.

pastoral avait abouti à ce résultat paradoxal d'une reprise forestière en même temps que d'une recrudescence des incendies. Ceux-ci ont atteint une fréquence telle que les forestiers ont, pour le moment, renoncé à s'intéresser sérieusement à cette forêt si décevante; elle a, en effet, toutes les chances de rebrûler bien avant les 100 ans qui seraient nécessaires pour qu'elle devienne exploitable après reboisement. Les propriétaires eux-mêmes, qui trouvent maintenant d'autres sources de revenus, s'en inquiètent beaucoup moins qu'il y a cinquante ans. Et cependant, replacée dans l'ensemble de l'économie de la région (où l'industrie du liège occupe encore des centaines de personnes) et de l'économie nationale (on sait la pénurie de bois dont souffre la France), cette question de la restauration forestière n'est nullement négligeable. Parmi toutes les solutions connues et éprouvées de lutte contre les incendies, la plupart sont trop onéreuses ou à effet trop retardé pour trouver ici leur application; reboisement avec des essences d'ombre : l'intervalle entre deux incendies n'est pas suffisant pour qu'il produise son effet; ouverture de tranchées pare-feu : on ne les fera jamais assez larges, et il faudrait les entretenir presque annuellement; création d'enclaves cultivées : ceci supposerait un repeuplement de la montagne et n'est concevable, dans un avenir rapproché, que sur la frange littorale. Quant à la campagne d'avertissements aux imprudents, elle a peu de chances de réduire les risques, puisque ceux-ci se multiplient aussi vite que les estivants, et elle ne supprimera pas les incendies volontaires qu'allument, dit-on, certains marchands de bois. La seule solution compatible avec l'état actuel de la région consiste non pas à prévenir le mal, mais à en limiter autant que possible les effets. C'est dans cet esprit qu'ont été créés des postes de guet, munis de tables de repérage et de téléphones, qu'ont été ouvertes en forêt des pistes pour véhicules tous terrains et constitués des groupes de sapeurs-forestiers volontaires, susceptibles d'être transportés rapidement sur les lieux. Les gros frais qu'entraîne une telle politique ont été assumés jusqu'ici par l'Etat et par le Département. Ne pourrait-on y faire contribuer les propriétaires fonciers, au moyen d'une taxe spéciale proportionnelle à leurs superficies boisées ?

L'industrie ne représente qu'un secteur très secondaire de la production. Elle a disparu de St-Tropez et fortement réduit sa main-d'œuvre à La Garde-Freinet. Mais une portion du territoire reste nettement marquée par elle, entre le fond du golfe et Cogolin. Là se succèdent, de l'Est à l'Ouest, l'usine de torpilles, le centre de résidence ouvrière de La Foux, les ateliers de Cogolin, les installations minières en cours d'achèvement dans les collines de l'Argentière, sans parler des deux coopératives vinicoles de

Grimaud et de Cogolin. On peut regretter cette usine de torpilles pour toutes sortes de raisons dont l'une est sa position dans un des plus beaux sites de la côte. Mais les travaux d'extension qui y sont en cours prouvent qu'il ne saurait être question de l'éliminer de sitôt. Comme, par ailleurs, l'exploitation minière semble devoir prendre de l'extension et que les divers ateliers de Cogolin sont assez florissants, il semble indiqué de réserver là une zone où se concentrerait peu à peu la résidence du personnel, à l'abri des hausses de prix engendrées par le tourisme. C'est dans cette voie que semble s'engager dès maintenant la municipalité de Cogolin.

Reste le tourisme qui, par les proportions grandissantes qu'il prend, devient la source majeure de revenus en même temps que de difficultés d'aménagement. L'équipement doit être proportionné aux effectifs atteints pendant la courte période de pointe, du 1er au 15 août, et le problème revient en somme à ceci : être capable d'assurer le logement, la subsistance et les distractions de 15 à 20 000 personnes qui, pendant 15 jours, s'ajoutent aux 12 000 autochtones et ont tendance à s'agglomérer en quelques points qui sont St-Tropez, Cavalaire et la rive Nord du golfe; et cela sans trop dénaturer le paysage, sans bloquer le libre accès du littoral ni fermer la voie à une possible extension de l'équipement résidentiel et des agglomérations. La première partie du problème a été tant bien que mal résolue, encore que, chaque année, les terrains de camping soient surpeuplés, dépassant de loin la capacité maximum de leurs installations sanitaires et les normes fixées par les Pouvoirs publics, obligés de fermer les yeux. La seconde partie l'a été beaucoup moins bien jusqu'ici et certains dégâts seront difficilement réparables : constructions laides, plages barrées à l'accès du public, lotissements compromis par le détachement préalable des meilleures parcelles, agglomérations informes.

Remarquons que l'ensemble de ce problème serait plus aisé à résoudre si l'on parvenait, d'une part, à répartir la période de pointe sur une plus longue durée et d'autre part à résorber la congestion de certains secteurs côtiers au profit de secteurs voisins, bref à étaler la villégiature dans le temps et dans l'espace. Le premier de ces objectifs ne comporte pas de solution propre à la région. L'allongement de la durée des congés payés est un pas fait dans ce sens; leur étalement sur une plus grande période serait plus utile encore et s'accommoderait bien de l'été méditerranéen qui dure près de quatre mois; et pourquoi le tourisme hivernal ne ressusciterait-il pas, le jour où la vogue grandissante des sports de neige aurait conduit à un allongement des vacances scolaires de Noël ? Quant à l'élargissement de la zone des rési-

dences saisonnières et des activités balnéaires, il se poursuit spontanément, on l'a vu, par une lente colonisation des caps et un intérêt croissant porté aux sites de l'intérieur. N'empêche que la presque totalité des estivants se pressent sur 1 500 mètres de côte à Cavalaire, à peine autant à Croix-Valmer, 500 mètres à Pampelonne et peut-être 5 km autour du golfe si l'on exclut Ste-Maxime. Comme presque tous résident à moins d'un kilomètre de la mer, cela fait au mois d'août une densité de l'ordre de 2 000 personnes par km², et à peine la cinquième partie du littoral qui soit vraiment utilisée pour les bains de mer. Ce n'est pas à dire qu'il faille souhaiter le lotissement intégral de cette côte et son urbanisation complète. En particulier l'admirable ensemble formé par les caps Lardier, Taillat et Camarat devrait pouvoir rester à l'écart, comme une sorte de réserve naturelle (fig. 10). Par contre, une plage de 4 km de long comme celle de Pampelonne est encore presque inutilisée et il suffirait que la route la longe, au lieu de courir sur la hauteur, pour en faire une des parties les plus attractives de la contrée. Plus souhaitable encore est l'extension de la résidence saisonnière vers l'intérieur du pays. Dès maintenant ceux qui préfèrent le calme et disposent d'une automobile commencent, à Cavalaire, à Croix-Valmer, à s'installer à 2 et 3 kilomètres de la côte, où ils bénéficient par surcroît d'un climat moins venteux, en retrouvant les sites de choix des fermes abandonnées. Là aussi, seule la construction de routes de rocade serait susceptible de généraliser ce processus. On peut imaginer le moment où les vallons de l'arrière-Cavalaire et les éperons qui les séparent constitueront le quartier agréable, dominant une vaste agglomération littorale. C'est là une perspective encore lointaine sans doute.

Dans l'immédiat, les urbanistes se préoccupent de contrôler et, autant que possible, d'orienter les aménagements en cours. Appliquant des principes pleins de sagesse, ils s'efforcent de maintenir des espaces verts et de libres accès à la mer, d'imposer certaines normes de construction, d'éliminer les campings des abords immédiats des agglomérations et des routes, d'éviter l'accaparement des plages par des particuliers. Tout cela serait parfait s'ils disposaient de moyens suffisants pour faire respecter leurs intentions; or il est malheureusement trop facile de tourner nos lois, surtout lorsqu'il n'y a pas entente parfaite entre les municipalités, l'administration des Finances de qui dépend le domaine maritime et celle de l'Aménagement du territoire. Ce problème déborde largement le cadre de cette étude; aussi ne faisons-nous que l'évoquer. Mais il y a une tâche qui, dès maintenant, devrait être réalisée, pour le jour où une législation plus efficace permettrait de passer aux

actes : c'est l'établissement, non plus d'une série de plans d'urbanisme isolés, valables pour telle ou telle commune, mais d'un plan d'aménagement régional, comprenant le « zonage » de l'ensemble de la contrée et la désignation de ses centres, avec leurs fonctions respectives. Ce plan est, paraît-il, en cours d'élaboration. Nous avons l'espoir que la présente étude apportera pour sa construction quelques matériaux utiles.